

UNIVERSIDAD PRIVADA FRANZ TAMAYO
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y FINANCIERAS
CARRERA DE INGENIERÍA COMERCIAL



PROYECTO DE GRADO

**SISTEMAS LOGÍSTICOS DE REGISTRO Y PROCEDIMIENTOS EN EL
CENTRO BINACIONAL DE ATENCIÓN EN FRONTERA**

"CEBAF"

CASO: DESAGUADERO BOLIVIA - PERÚ

AUTOR : BIDERLY URIEL SALAZAR SANIZO
TUTOR METODOLÓGICO : Ph. D. AMADO JUAN GARCÍA GARCÍA
TUTOR TÉCNICO : ING. VÍCTOR ALFREDO BURGOA PINEDO

LA PAZ - BOLIVIA

2013

Agradecimiento

La vida nos enseña a caminar al sur mirando el norte, pero en la temple para encontrar nuestro verdadero norte, parte de los que nos aman y nos quieren, quien más que ellos para agradecer la fuerza que nos brindan con sus esperanzas, brotando en nosotros la fe para alcanzar nuestros sueños y cumplir con nuestro norte.

Gracias Mamá Gracias Papá, por creer en mí, para alcanzar no sólo los sueños de su hijo, sino tener las esperanzas que estos sueños hagan también la felicidad a otros.

Gracias a los entes que me cuidan que hacen el tener personas a mi lado que sean como ángeles, estos ángeles protectores, que recaudan mi ser por el amor de personas en el respeto de nuestros corazones.

Gracias a todas las personas a mi lado que me comprendieron y están ahí como grandes muros del pasado tan fuertes y solventes que resguardan mi avanzar a luz de nuevos días. Gracias.

El presente trabajo no hubiese podido ser realizado sin el apoyo, guía y el tiempo desinteresado brindado por el Ph. D. Amado Juan García García mis Tutores el Ing. Víctor Alfredo Burgoa Pinedo; el agradecer de corazón a todas las personas que pudieron darme un momento de su vida para poder realizar el presente proyecto y su culminación. Agradezco a mis docentes evaluadores el Dr. Saúl Canelas Jaldin y la Lic. Beatriz OssioVillalba.

Gracias por todo.....!!!

DECLARACIÓN

LOS CRITERIOS EN LOS PUNTOS DE VISTA Y CONCEPCIONES EXPUESTAS EN ESTE DOCUMENTO, SON DE RESPONSABILIDAD DEL AUTOR Y EN NINGÚN CASO DE LA UNIVERSIDAD A LA QUE SE AUTORIZA UTILIZAR ESTE TRABAJO COMO FUENTE BIBLIOGRÁFICA.

ÍNDICE GENERAL

Pág.

I. INTRODUCCIÓN.....	1
❖ Antecedentes del Problema y Proyecto de Investigación.....	7
❖ Argumentación de la Importancia del Objeto de estudio del Proyecto....	10
II.DESARROLLO.....	15
Cuadro Sinopsis del Marco Teórico.....	15
CAPÍTULO I: Marco Teórico.....	15
1. Marco Conceptual.....	15
1.1 Comercio.....	15
1.1.1 Sistema comercial.....	16
1.1.2 Comercio exterior.....	16
1.1.3 Comercio internacional.....	17
1.2 Control de Tránsito Comercial.....	18
1.3 Procedimientos Comerciales.....	18
1.4 Transporte Internacional.....	19
1.4.1 INCOTERMS.....	19
1.5 Teoría del Comercio en el Mercado Internacional.....	22
1.6 Exportación.....	23
1.6.1 Exportación temporal.....	24
1.7 Importación.....	25
1.7.1 Importancia temporal.....	25
1.7.2 Admisión temporal.....	26
1.7.3 Reposición de mercancías en franquicia.....	26
1.8 Tránsito.....	27
1.9 Aduanas.....	28
1.10 Regímenes Aduaneros.....	28
1.10.1 Potestad aduanera.....	29
1.10.2 Transbordo.....	31
1.10.3 Depósito.....	31
1.11 Gravamen Arancelario.....	31

1.11.1 Tipos de gravamen.....	32
1.12 Integración Comercial de Países.....	33
1.13 Disposiciones Aduaneras en el CEBAF.....	33
1.14 Fronteras.....	34
1.15 Ciudad de Desaguadero.....	34
2. Marco Legal.....	35
2.1 Aspectos Legales y Reglamentarios.....	35
2.2 Normativa Supranacional que los regula.....	36
2.3 Normativa Binacional.....	38
2.4 Marco Normativo Boliviano.....	39
2.5 Marco Normativo Peruano.....	41
2.6 Logros sobre el Control Integrado en Marco de la Decisión 502.....	42
CAPÍTULO II: Justificación del Proyecto.....	44
1. Justificación Científico – Técnica.....	44
2. Justificación Económica.....	44
3. Justificación Social.....	45
CAPÍTULO III: Diseño Teórico de la Investigación.....	47
1. Formulación del Problema.....	47
2. Objetivos: General y Específicos.....	48
2.1 Objetivo General.....	48
2.2 Objetivos Específicos.....	48
3. Definición Conceptual y Operacional de las Variables.....	50
3.1 Definición Conceptual de las Variables.....	50
3.1.1 Sistema logístico de registro.....	51
3.1.2 Sistema logístico de procedimientos.....	52
3.1.3 Instituciones participantes en los procesos de registro y realización de procedimientos.....	52
3.2 Definición Operacional de las Variables.....	54
CAPÍTULO IV: Diseño de Prueba.....	58
1. Argumentación del tipo de Investigación y tipo de Diseño de Investigación.....	58

1.1 Tipo de Investigación.....	58
1.2 Tipo de Diseño de Investigación.....	58
1.3 Unidades de Estudio.....	59
1.4 Métodos e Instrumento de Investigación.....	59
CAPÍTULO V: Proyecto.....	62
1. Análisis de los Resultados del Diagnóstico.....	63
1.1 Análisis Retrospectivo de la Frontera Desaguadero y la necesidad del CEBAF.....	63
1.1.1 Paso fronterizo de Desaguadero.....	64
1.1.2 Resultados del trabajo de campo.....	66
1.1.3 Estructuración de Aduanas sedes en la ciudad de Desaguadero.....	70
1.1.4 Balanza Comercial por el paso fronterizo de Desaguadero...	71
1.1.5 Movimiento comercial por contrabando Bolivia-Perú.....	74
1.2 Evaluación Comparativa del fundamento legal de la administración de Aduaneras de ambos países.....	77
1.2.1 Evolución de la Ley General de Aduanas.....	88
1.3 Análisis Retrospectivo de la frontera Santa Rosa y la experiencia en la Implantación del CEBAF Chile-Perú.....	89
2. Proyecto CEBAF en Desaguadero.....	103
2.1 Establecer la Factibilidad para la Implantación del CEBAF en la frontera Bolivia – Perú.....	105
2.1.1 Ubicación del complejo CEBAF.....	105
2.1.2 Simplificación de procedimientos.....	105
2.1.3 Normativa de los CEBAF.....	106
2.1.4 Organigrama del CEBAF Desaguadero Bolivia-Perú.....	108
2.1.5 Personal de coordinación del CEBAF.....	109
2.1.6 Factibilidad implantación CEBAF en Desaguadero.....	109
3. Aportes.....	110
4. Impactos.....	111
5. Oportunidades.....	112

CONCLUSIONES.....	113
RECOMENDACIONES.....	115
BIBLIOGRAFÍA.....	116
ANEXOS.....	121
CRONOGRAMA.....	160

ANEXOS

ÍNDICE DE ANEXOS

Pág.

ANEXO N° 01: Principales pasos de Frontera Suramericana.....	121
ANEXO N° 02: Corredor binacional, Traslado Comercial.....	122
ANEXO N° 03: Mapa con los Ejes Viales de Bolivia - Perú.....	123
ANEXO N° 04: Red Vial de Comunicación Terrestre de la frontera Desaguadero, a ambos países.....	124
ANEXO N° 05: Fotografías.....	125
ANEXO N° 06: Entrevista.....	129
ANEXO N° 07: Plan de Trabajo.....	135
ANEXO N° 08: Presupuesto del Proyecto.....	137
ANEXO N° 09: Registro de Comercialización Aduanas.....	138
ANEXO N° 10: Certificados de Sanidad.....	147
ANEXO N° 11: Certificados Comerciales.....	151
ANEXO N° 12: Certificados Migratorios.....	158

LISTA DE ESPECIALES

Pág.

Esquemas

Esquema N°01: Esp. de Pescado en la frontera de Desaguadero.....	5
Esquema N°02: Sede Aduana Bolivia ciudad de Desaguadero.....	70
Esquema N°03: Sede Aduana Perú ciudad de Desaguadero.....	71
Esquema N°04: Flujo Yuxtapuesto de los Procedimientos en el traslado comercial.....	102
Esquema N°05: Organización de la Unidad Ejecutora.....	108

Cuadros

Cuadro N°01: Implementación Fronteriza Nivel de Instituciones de Bolivia.....	65
Cuadro N°02: Flujo Comercial Bolivia – Perú.....	72
Cuadro N°03: Comercio Formal e Informal Bolivia – Perú.....	75
Cuadro N°04: Comparativo de La Ley General de Aduanas de ambos países...	79
Cuadro N°05: Balanza Comercial Chile – Perú.....	90
Cuadro N°06: Tiempo de permanencia en el CEBAF Santa Rosa.....	91
Cuadro N°07: Análisis PEST de la Implementación del Complejo Desaguadero	93

Gráficos

Gráfico N°01: Flujo Comercial Bolivia – Perú.....	72
Gráfico N°02: Comercio Formal e Informal Bolivia – Perú.....	75
Gráfico N°03: Balanza Comercial Chile – Perú.....	90
Gráfico N°04: Tiempo de permanencia en el CEBAF Santa Rosa.....	92



INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

El Proyecto de Grado tiene como objeto de estudio la valoración de las posibilidades de un Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) entre el Estado Plurinacional de Bolivia y la República del Perú así como el impacto que este pueda generar en su implantación en la zona de frontera.

El mismo se inserta en el campo de la Ingeniería Comercial, particularmente en el área de Administración de Servicios.

En relación al perfil profesional del Ingeniero Comercial, son formados en las Ciencias de la Administración y la Ingeniería Económica como fundamento de carrera. Otras disciplinas que participan en la formación son las financieras, contabilidad, negociación, estadística, mercadotecnia, marketing, entre otras. Estas le ofrecen al futuro profesional una visión globalizada del mundo para implementar y tomar decisiones estratégicas que considere las condiciones holísticas del macro entorno, para desarrollar estrategias corporativas, mediante las ventajas competitivas del mercado, direccionando una empresa u organización para formar y liderar equipos de trabajo con creatividad y actitud emprendedora en las labores de planificación, estudio, análisis y evaluación de proyectos; generando una actitud proactiva a las circunstancias del momento y conducirla hacia sus objetivos establecidos. Es un gestor de Negocios por excelencia por la comprensión e investigación de la sociedad y sus mercados.

El egresado de Ingeniería Comercial en el proyecto cumple las funciones a priori y a posteriori en la implementación del complejo, para la planificación y viabilidad del CEBAF en comunión con la sociedad de la ciudad de Desaguadero en armonía conciliatoria con el objetivo de evitar conflictos sociales a través de los beneficios que genera la implementación del complejo y la ordenanza mediante la logística del traslado de mercaderías por el punto fronterizo, así como su registro e información comercial para la disposición de los puntos de control y tener una eficiente supervisión en el uso del complejo fronterizo CEBAF.

En cuanto al análisis de la Problemática de la investigación y proyecto de grado, deben tomarse en cuenta los aspectos siguientes:

Para abordar el tema con la profundidad y objetividad propias de un trabajo de grado, se requiere ubicar el objeto de estudio y problema de investigación en el contexto de su problemática.

El desarrollo comercial Sudamericano, es uno de los aspectos específicos de la integración y desarrollo económico del conjunto de países. En este sentido, se convierte en el problema general de primer nivel en el contexto de la problemática de la investigación. El contenido de dicho problema encierra logros y limitaciones propios de cada uno de los países y de las relaciones entre dos o más de ellos en la región.

El desarrollo del comercio en Sudamérica requiere la integración de una infraestructura regional, que satisfaga las necesidades del traslado en el transporte de mercancía por vía aérea, terrestre, puertos navales y fluviales. Para el presente caso se busca la implantación de infraestructura por la vía de comunicación terrestre (carreteras), del espacio físico inter-fronterizo en el que se ubicará el CEBAF y los sistemas de telecomunicaciones pertinentes a su funcionamiento.

La infraestructura en fronteras es clave para la competitividad así como para la integración económica y comercial, ya que motiva el acceso de los mercados mediante el transporte de materias primas a los centros de producción, y posteriormente las distribuciones de esta producción a los centros de consumo nacionales e internacionales. Los costos de una deficiente infraestructura pueden ser incluso mayores que las barreras proteccionistas, que diferentes regiones imponen a nuestros mercados.

Esto constituye el segundo problema, derivado del anteriormente planteado. De este se deriva, a su vez un tercer nivel de problema en la problemática¹ dado por las características, funciones y responsabilidades de los CEBAF de forma genérica.

De lo anterior se deriva un cuarto nivel de problemas conformado por el conjunto de CEBAF en funcionamiento o proyección en Sudamérica que en la actualidad alcanza la cifra de 34 instituciones. Cada una de ellas (ya en funcionamiento o proyecto) posee sus propias características dadas por los países involucrados con sus correspondientes niveles de desarrollo económico, político y social que los difiere de los restantes CEBAF. Aquí se encuentra también otro conjunto de interrogantes dadas en el desconocimiento de las causas de los niveles de desarrollo antes mencionados. La creación de un CEBAF debe tomar al menos del conjunto de las exigencias siguientes:

- Flujo en el tránsito de personas, mercancías y vehículos o demanda de servicio regular que justifique un paso de frontera.
- Identificar las potencialidades de desarrollo logístico comercial en comparación a los otros puntos fronterizos de ambas naciones.
- Existencia de vías de acceso terrestres principales y secundarias para el transporte.
- Facilidades de comunicación del punto fronterizo con sus respectivos países.
- Disponibilidad física de local o terreno para la instalación del paso de frontera.
- Infraestructura apta para el desarrollo de todas las modalidades de control de mercancías, vehículos y de personas; según la normativa y legislación establecida.
- Contar con procedimientos de seguridad para el personal, infraestructura y equipos.

¹ Anexo N° 01, Derivación y ubicación de la problemática.

- Existencia de autoridades homólogas o contraparte en el país vecino cuando corresponda.
- Presencia de un ente coordinador, que gerencia la administración de los centros de control de todos los organismos que intervienen e interactúa en los pasos de frontera.
- Disponibilidad del personal adecuado con un perfil de acuerdo a las exigencias que demanda las funciones integradas de control.

Por último y derivado de la particularidad de cada uno y de todo el conjunto de CEBAF, se determina el problema de investigación seleccionado.

Se refiere a la determinación en el quinto nivel de los componentes de un sistema logístico de registro y control en los procedimientos, para el tráfico mercantil, vehicular y de personas por un Centro Binacional de Atención Fronteriza Bolivia - Perú en la ciudad de Desaguadero.

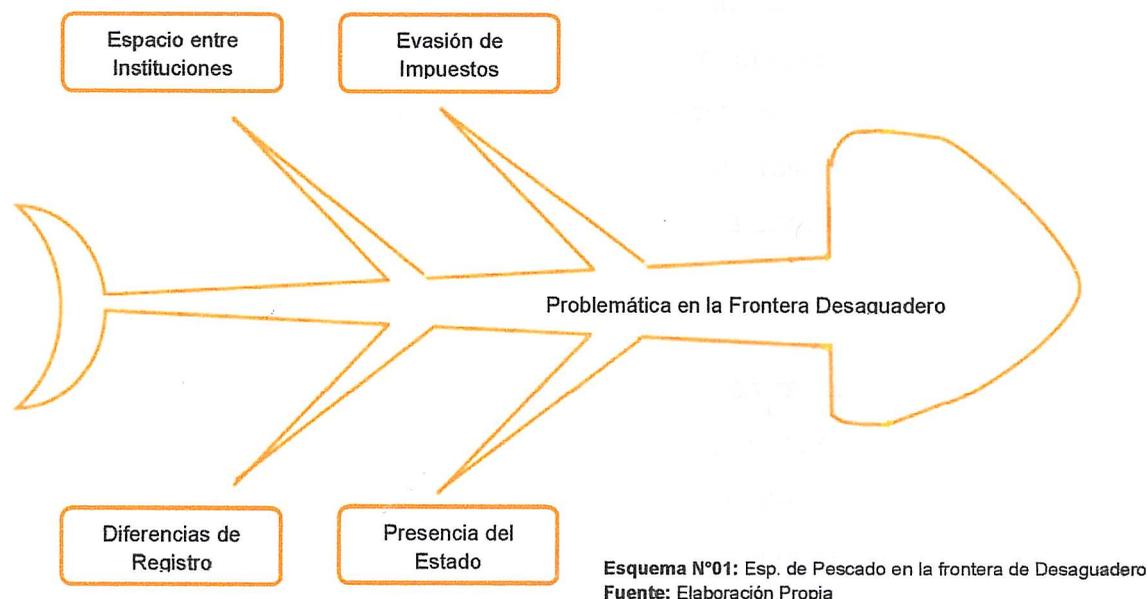
Como se constata por la explicación y el esquema (Ver el Anexo N° 01), los problemas mencionados, se establecen entre si la relaciones de subordinación entre un nivel y otro de la problemática. Incluso en el cuarto nivel, en el que aparece el conjunto de CEBAF de Sudamérica, el investigador no se propone el conocimiento de las relaciones de coordinación entre uno y otro CEBAF, si no el reconocimiento de un conjunto de instituciones que se toman como punto de referencia y antecedentes para la determinación del problema de investigación seleccionado.

En consecuencia, en la medida en que el problema seleccionado, los problemas a los que se subordina, se podrá aportar información, a la solución de los problemas de los niveles precedentes.

Como se evidencia, el problema seleccionado se encuentra en un quinto nivel, es decir, subordinado a todos los problemas anteriores. (Ello significa que en la medida en que se resuelvan dichos problemas o puedan aportar información a la

solución del problema planteado el mismo podrá ofrecer un resultado más completo y rico).

Para la comprensión de la problemática se diseñó la aplicación del Sistema “Espina de Pescado” para la Frontera de Desaguadero. Y se determinó el uso de cuatro factores los cuales nos ayudarán a comprender la situación actual en el paso de frontera en la ciudad binacional de Desaguadero y las deficiencias que esta presenta en el control del traslado de mercancías, equipaje, personas y vehículos; con un marco de causa y efecto de factores relacionados para la solución de la problemática.



➤ Espacio entre Instituciones:

Se tiene una distancia entre las instituciones Aduaneras de Bolivia - Perú² mayor a 600mt para el traslado comercial, lo cual genera en el usuario un incremento del tiempo y mayores costos de traslado para el importador o exportador por la demora en las certificaciones de los

² Anexo N° 02, Corredor binacional para el traslado comercial.

documentos de ambos países, así como, la verificación de la mercadería en el traslado; y por parte de las instituciones el peligro al fraude en la alteración o la falsificación de los documentos de registros, llegando a la corrupción en los funcionarios que verifican la información suscrita en los documentos de registro.

➤ **Evasión de Impuestos:**

El contrabando se presenta en dos modalidades, el contrabando hormiga y el contrabando en vehículos de carga de gran magnitud³ en perjuicio del Estado por el Déficit en la Balanza Comercial, el flujo millonario del comercio ilegal (contrabando) de productos que sale por nuestras fronteras, que no paga impuestos al erario nacional, ya sea para la exportación o la importación en la venta de productos de Bolivia - Perú, lo cual nos conlleva a un déficit en la Balanza Comercial al tener un intercambio comercial negativo, generando un problema en la recaudación económica para el país por fronteras.

➤ **Diferencias de Registro:**

Heterogeneidad en los requisitos de los registros de tramitación, de las distintas instituciones e información engorrosa de estas y sus contrapartes entre ambos países⁴ causando malestar en los usuarios ante el exceso de información documentaria e innecesaria, situaciones que generan correcciones de la información que se sub-adequan cuando se presenta la documentación a su contraparte generando más tiempo en demora; lo que también genera una secuela en la evasión del traslado legal y formal de la mercadería, porque, en productos orgánicos (perecibles) a más tiempo en el traslado mayor el peligro del deterioro del producto.

³ Anexo N° 05, **Fotografías**. fotografías modalidades y movimiento de contrabando ciudad de Desaguadero.

⁴ Anexo N° 09, **Registro de Comercialización Aduanas**.

➤ Presencia del Estado:

Deficiencia y ausencia, de las instituciones y autoridades del aparato estatal para realizar el control del tránsito comercial. Es de gran necesidad una mayor presencia del Estado, que por a falta de autoridades en la administración de control fronterizo mediante sus instituciones, genera una insuficiencia para poder brindar un mayor control en el tránsito de mercaderías, personas, equipajes y vehículos; y establecer en su real proporción el traslado comercial fronterizo de la ciudad de Desaguadero. Con la presencia del Estado en la frontera las autoridades serán más prudentes en el cumplimiento veraz y oportuno de la información en el proceso de tramitación documentaria, proporcionando un registro exacto del tránsito comercial existente por el complejo, y con ello cautelar el traslado de ilícitos.

❖ **Antecedentes del Problema y Proyecto de Investigación.**

Los antecedentes del problema de investigación deben tomar en cuenta los elementos siguientes:

La iniciativa de aunar las fronteras de los países sudamericanos se constituyó en el año 2000 en la Cumbre de Jefes de Estado y de Gobiernos realizada en Brasilia como "Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Suramericana - IIRSA⁵" con el apoyo del BID, la Corporación Andina de Fomento (CAF) y FONPLATA. Se realizó el foro de diálogo y concertación multilateral y multisectorial, con el objetivo de promover el desarrollo de infraestructuras de transporte, energía y comunicaciones que fortalecieran la integración física de los doce países suramericanos, bajo un patrón de desarrollo equitativo y sustentable,

⁵ IIRSA Primera Reunión de Presidentes de América del Sur. **Para impulsar el proceso de integración política, social y económica Suramericana.** Brasilia, año 2000
(<http://www.iirsa.org/index01.asp?CodIdioma=ESP>)

con nueve ejes de trabajo sectoriales. Entre ellos, resultan vinculantes a Bolivia – Perú los siguientes:

- Eje Brasil - Perú - Bolivia.
- Eje interoceánico, Brasil - Paraguay - Bolivia - Perú.
- Eje andino, Colombia - Ecuador - Perú - Bolivia.

La integración multilateral tiene como objetivo disponer del acceso favorable a otros países de la región mediante el empleo de redes de infraestructura vial y comunicaciones compartidas de fronteras entre naciones.

En este contexto, el Acuerdo Específico Bolivia - Perú sobre el Centro Binacional de Atención en Frontera CEBAF Desaguadero estará sustentado por la entidad supranacional de la Comunidad Andina de Naciones (CAN), para un conjunto focalizado de instalación, estructuración y funcionamiento de dicha institución con la participación de las entidades siguientes:

- Aduanas Bolivia - Perú.
- Migraciones Bolivia - Perú.
- Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria SENASAG Bolivia - Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria SENASA y Dirección General de Sanidad Ambiental DIGESA Perú.
- Policía Nacional Bolivia - Perú y otras entidades afines.

La supervisión que realiza la Aduana en el espacio geográfico de intersección de dos países sobre los flujos de personas, equipaje, vehículos y mercancías, que salen del territorio de un país e ingresan al otro, debe cumplir con una serie de controles y trámites administrativos⁶. Estas son aplicadas de acuerdo con la normatividad Aduanera interna de cada país y las normas de carácter

⁶ Anexo N°11, **Certificados Comerciales**.

supranacionales Aduaneras y, en este caso, el del marco de la Comunidad Andina⁷.

Los acuerdos de facilitación bilateral, para el caso de la creación de un CEBAF entre Bolivia - Perú y el cumplimiento de otros acuerdos internacionales (controles mínimos necesarios a los que se somete cualquiera de los flujos comerciales aduaneros entre países) hacen posible la simplificación y armonización de los procedimientos para facilitar el tránsito de mercancías, vehículos y personas.

Las experiencias previas de CEBAF más significativas, desde el punto de vista comercial, son las siguientes:

- El CEBAF instalado entre la Argentina (ciudad Paso de los Libres) y el Brasil (ciudad de Uruguayana), es el de mayor movimiento comercial en Sudamérica en el que se concentra hasta un 70% del volumen total del movimiento comercial entre estos países, y siendo el 18.5% del movimiento en volumen comercial de Sudamérica⁸. Debe tomarse en cuenta que con anterioridad a la implementación del CEBAF, el volumen de comercio solo alcanzaba el 55%. La creación del CEBAF ha permitido la optimización de servicios fronterizos y el posterior traslado comercial hacia el Pacífico con el consiguiente descongestionamiento por la aplicación del orden y simplificación documentaria.
- De los CEBAF otro caso significativo de eficiencia es el ubicado entre la Argentina (ciudad de Cristo Redentor) y Chile (ciudad de Los Andes). Su comercio corresponde al 75% del volumen total que se efectúa entre ambos países y es del 16% del movimiento en volumen comercial de Sudamérica⁹. Como en el caso anterior, con antelación a la creación de dicho CEBAF el volumen comercial por este punto fronterizo solo alcanzaba el 58%. Este es un punto importante y amplio de tránsito

⁷ Anexo N°12, **Certificados Migratorios**.

⁸ IIRSA Informe. **Facilitación del Transporte en los Pasos de Frontera de Sudamérica**. Buenos Aires, 2009 (p. 31)

⁹ *Ibidem*: (p. 45)

comercial ya que los productos de Argentina, Uruguay, Paraguay y Brasil; utilizan esta vía para su salida al Pacífico mientras que Perú y Chile dirigen sus productos hacia el Atlántico.

- La experiencia más significativa desde el punto de vista migratorio está dada en el CEBAF ubicado entre Perú (ciudad de Tacna) y Chile (ciudad de Arica), en el que su nivel de comercio no resulta esencial. Se destaca que este es el único punto fronterizo entre ambos países. La implementación del CEBAF permitió un crecimiento migratorio exponencial, fundamentalmente de Chile hacia Perú, dados los niveles económicos en el costo de vida y servicios que proporciona este último.

❖ **Argumentación de la Importancia del Objeto de estudio del Proyecto.**

La argumentación de la importancia de la Investigación debe ser tomada en cuenta desde dos puntos de vista:

Su significación teórica, con la importancia del objeto de estudio del Proyecto desde el punto de vista teórico, radica en un conjunto de ventajas establecido en la adecuación por el modelo del complejo CEBAF, con el apoyo y uso del sistema logístico para el registro y procedimientos compartido en la dinámica mercantil, vehicular y de personas, así como, la coalición de las instituciones binacionales para un trabajo simultáneo (yuxtapuesto) con sus contrapartes en el paso de fronteras en la ciudad de Desaguadero.

Dichos cambios deben facilitar el comercio internacional en el paso de frontera, así como, el flujo de personas y vehículos que transitan de un país al otro.

El presente estudio desde el punto de vista de la significación práctica, la implementación del proyecto CEBAF permitirá diversos beneficios para ambos países, como el cumplimiento de los procesos y la aplicación conjunta de los procedimientos del traslado comercial por Aduanas, entre los cuales podemos detallar los siguientes:

- Controlar, recaudar, fiscalizar y facilitar el tráfico internacional de mercancías, con el fin de recaudar correcta y oportunamente los gravámenes aduaneros.
- Autorizar el despacho aduanero, una vez cumplidas las formalidades y los requisitos.
- Recaudar información en la dinámica comercial entre ambos países según la generación de origen del producto.
- Asesorar técnicamente y controlar las operaciones realizadas por los operadores de comercio exterior, de manera que se dé estricto cumplimiento a las disposiciones legales en vigencia.
- Atender los trámites por certificaciones, registros, autorizaciones y otros, solicitados por los operadores de comercio exterior.
- Efectuar el seguimiento al cumplimiento de los términos contractuales establecidos con la empresa concesionaria de recintos aduaneros.
- Ejecutar el inicio de auto-procesos administrativos y audiencias para la investigación y sanción de contravenciones.
- Incrementar sostenidamente la recaudación aduanera combatiendo, de forma honesta y justa; la evasión y el contrabando, mediante la generación efectiva de servicios de calidad a los contribuyentes y usuarios del comercio exterior, así como, promoviendo el cumplimiento de sus obligaciones tributarias para la contribución y el bienestar económico-social de los bolivianos.
- Vigilar y controlar el tráfico internacional de mercancías y medios de transporte, con el control del ingreso y salida de vehículos particulares y de turismo.
- Verificar la veracidad y validez de documentos legales, vinculados al manifiesto de carga, regímenes y operaciones aduaneras.
- Resolver solicitudes de rectificación de errores, bultos faltantes y sobrantes, modificaciones de datos y otros similares.
- Recibir, revisar y registrar las declaraciones numeradas y la documentación sustentatorias.

- Efectuar el reconocimiento físico de mercancías y verificar su concordancia con documentos presentados, declaraciones, clasificación arancelaria, valoración.
- Formular actas de inmovilización e incautación, extrayendo muestras para el análisis correspondiente, cuando así se requiera.
- Atender expedientes de reclamación contra actos administrativos generados en la Agencia Aduanera.
- Reconciliación de la institución con la sociedad en la localidad fronteriza.

El proyecto generará el beneficio para las instituciones de control fronterizo, en este caso con mayor presencia a la institución de Aduanas por el control de mercancías, vehículos, equipaje y personas.

A partir de las normas y procedimientos antes señalados a través de un sistema informático compartida con una alta capacidad operativa, de verificación y cumplimiento del registro de datos de los exportadores e importadores.

Se proporcionará una facilidad en el traslado fronterizo por los usuarios, comerciantes y personas de tránsito, con la aplicación del proyecto CEBAF.

- Por las instituciones comerciales, la simplificación y armonización de los trámites documentarios con la reducción de tiempo y costos en la tramitación burocrática para el traslado comercial.
- Mejorando el servicio de atención al público.
- Infraestructura adecuada al usuario por el tránsito en la zona de frontera.
- Espacios internos adecuados para el depósito y almacenamiento de mercancías.
- Traslado adecuado de la mercadería.
- Despejar los mitos de impuestos en el traslado comercial y mostrar las ventajas en el traslado comercial.
- Fomentar el comercio para una integración social económica y el bienestar de sus pueblos fronterizos.

- Formalizar el traslado ilegal de mercancías y las facilidades de operación binacionales para el tiempo del tránsito de la mercadería.
- Facilitar el comercio binacional para ambos países en la ciudad fronteriza de Desaguadero.

La novedad científica del proyecto, radica en la elaboración de una propuesta del Control Fronterizo entre Bolivia y Perú, en el paso de frontera de la ciudad de Desaguadero por la implantación del complejo CEBAF, a partir de las experiencias de otros países latinoamericanos, que integra y unifica, en el contexto de las condiciones históricas y culturales de la población en frontera, con un crecimiento comercial y económico de ambos países.



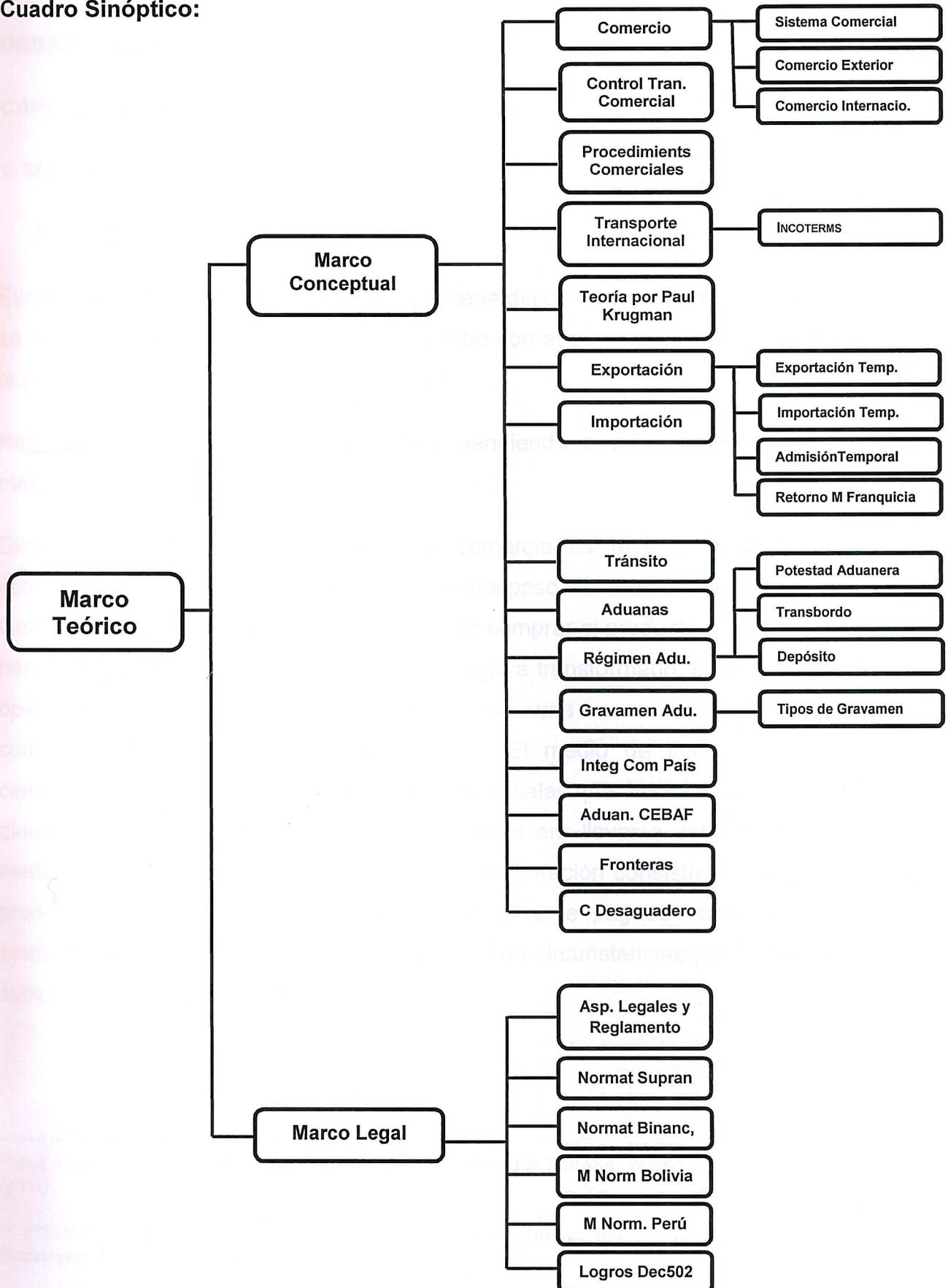
DESARROLLO



CAPÍTULO I

Marco Teórico

Cuadro Sinóptico:



DESARROLLO

CAPÍTULO I: Marco Teórico:

1. Marco Conceptual

1.1 Comercio.

Etimológicamente el término comercio, proviene del concepto latino commercium y se refiere a la transacción que se lleva a cabo con el objetivo de intercambiar por la acción de comprar o vender un producto.

Negociación que se hace comprando y vendiendo o permutando géneros o mercancías¹⁰.

Dicho de una manera más amplia, el comercio es una actividad social y económica que implica la adquisición y el traspaso de mercancías o servicios. Quien participa de un acto de comercio puede comprar el producto o servicio, para hacer un uso directo de él, para revenderlo o para transformarlo. En general, esta operación mercantil implica la entrega de una cosa para recibir, en contraprestación, otra de valor semejante¹¹. El medio de intercambio en el comercio suele ser el dinero, pero se debe señalar que hasta la aparición del dinero, las antiguas civilizaciones lo que hacían era llevar a cabo el comercio mediante lo que se denominaba trueque. Esta operación consistía en adquirir un producto en concreto de un vendedor al que se le pagaba otorgándole otro producto que este necesitara, en la actualidad en circunstancias particulares aún subsiste el comercio del trueque.

¹⁰ Real Academia Española, **Diccionario de la Lengua Española**. Ed. ESPASA. Veintidosava edición. año 2001 (p.141)

¹¹ STEINBERG Federico. **La nueva Teoría del Comercio Internacional y la Política Comercial Estratégica**. Ed. Deusto. año 2009 (p. 42).

1.1.1 Sistema comercial.

El comercio es una actividad socioeconómica consistente en la compra y venta de mercaderías, sea para su uso, venta o transformación, esta transacción de algo a cambio de otra cosa, debe ser de semejante a su valor¹². El medio de intercambio en el comercio suele ser el dinero.

Son actos de comercio, las operaciones de Bolsa y Banca, cuentas en participación, comisión, mandato, depósito, préstamo, compra-venta y permuta mercantiles, transporte terrestre, seguros, fianza mercantil, letra de cambio, cheque, libranza, vale y pagaré a la orden, efectos al portador, y todo lo relacionado con la navegación mercante.

El acto de la comercialización se puede clasificar según diversos criterios: en la situación de una compra directa al usuario es consumidor, si la compra es para una tercera persona es el intermediario, el comercio en volúmenes de una mayor cantidad es mayorista (comercio al por mayor), el comercio en pequeñas cantidades es minorista (comercio al por menor), la compra con el objetivo de vendérsela a otro comerciante o a una empresa manufacturera que la emplee como materia prima para su transformación se le considera distribuidor.

1.1.2 Comercio exterior.

El comercio exterior, se define como aquella parte del sector externo de una economía que regula los intercambios de mercancías, productos y/o servicios entre proveedores y consumidores residentes en dos o más mercados nacionales o de países distintos, incluso considera los intercambios de capital, así como los aspectos referentes a la entrada temporal de personas de negocios¹³. Se trata de transacciones físicas entre residentes de dos o más territorios aduaneros que se registran en la balanza comercial de los países implicados.

¹² STEINBERG Federico. *La nueva Teoría del Comercio Internacional y la Política Comercial Estratégica*. Ed. Deusto. año 2009 (p. 43).

¹³ *Ibidem*: (p. 43).

Cuando se trata del comercio exterior se está haciendo referencia a la actividad exportadora o importadora que un país determinado sostiene con el resto del mundo. Este se desarrolla dentro del marco del modelo económico vigente en el país de origen y está regulado por las políticas comerciales que el mismo adopte, en concordancia con sus compromisos internacionales.

Las características, comportamiento y evolución del comercio exterior de un país son objeto de distintos análisis que dan cuenta del perfil que el mismo tiene frente a la economía internacional. De esta manera, se podrá determinar si el país en cuestión tiene un perfil exportador de materias primas o de bienes manufacturados, si sostiene balanzas comerciales deficitarias o superavitarias, cuáles son sus principales socios o mercados, que se prevé en períodos de tiempo delimitados sobre la evolución de su comercio exterior, tanto importador como exportador, cuál es su grado de inserción internacional, y otras características relevantes que muestren su desenvolvimiento comercial en el mundo.

En términos generales, se podría decir que el comercio exterior es la visión micro del fenómeno económico del intercambio. El Comercio exterior define al conjunto de transacciones comerciales que se dedica a exportar los productos que se fabrican en un determinado lugar a otras naciones y/o a importar los productos que se fabrican en otras naciones para venderlos localmente.

1.1.3 Comercio internacional.

El comercio internacional es entendido como un intercambio internacional de bienes y servicios entre dos o más partes de distintos países (algunos exportadores y otros importadores). Las reglas internacionales a las que se somete el comercio internacional se establecen mediante negociaciones entre países dentro del marco de la Organización Mundial de Comercio (OMC).

El comercio internacional abarca a todas las importaciones, operaciones comerciales, exportaciones, inversión directa, financiación internacional,

mercadeo, y otros; que se realizan al mundo y en la cual participan las diversas nacionalidades y comunidades internacionales, este hace referencia al fenómeno de las transacciones comerciales en conjunto¹⁴, es decir que expresa el fenómeno desde un enfoque global y según su comportamiento, es un indicador de cómo se está desarrollando la economía internacional.

El análisis del comercio internacional, nos permite apreciar cuáles son los países que más participación tienen en las transacciones comerciales mundiales, las principales corrientes comerciales mundiales, que sectores son los que más se proyectan a los mercados internacionales, que países son los abastecedores de materias primas y cuáles lo hacen con bienes de mayor valor agregado.

1.2 Control de Tránsito Comercial.

Conjunto de medidas destinadas a asegurar el cumplimiento de las leyes y el reglamento que la Aduana establece al transporte de mercancía en el comercio internacional. Con la potestad de regular, verificar, aplicar y certificar el ingreso, permanencia, traslado y salida de mercadería, vehículos, equipaje y personas en el territorio aduanero. Se podrá realizar las acciones de control antes y después del despacho Aduanero, e intervención en el control de una operación de tránsito o cabotaje Internacional¹⁵.

1.3 Procedimientos Comerciales.

La realización de los procedimientos del traslado comercial, se establece, que la traslación de la mercadería entre países se debe cumplir con la presentación documentaria, la cual es certificada y verificada, según la autoridad encargada por las instituciones del control comercial, vinculante al tipo del producto de traslado para cruzar la frontera, así como, el traslado de vehículos, equipaje y personas;

¹⁴ STEINBERG Federico. *La nueva Teoría del Comercio Internacional y la Política Comercial Estratégica*. Ed. Deusto. año 2009: (p. 44).

¹⁵ Aduana Perú. *Reglamento de la Ley General de Aduanas del Perú – Glosario*. Ed. El Peruano. año 2005. (p. 36)

estos pasos se distribuyen según el tipo del producto en traslado y el cumplimiento de certificación por la cantidad de instituciones correspondiente, y sus contrapartes en la certificación y verificación necesaria para el ingreso de la mercadería al país de recepción¹⁶.

1.4 Transporte Internacional.

Las empresas que llevan a cabo operaciones de transporte internacional de mercancías se denominan transitarios. Existen diversos convenios que regulan los términos y condiciones en que se realizan el transporte de las mercancías: quién se hace responsable de qué gastos, seguros de transporte etc. Los términos más usados son los llamados INCOTERMS.

La Operación de tránsito aduanero mediante el cual se efectúa el transporte de mercancías o personas de un país otro; es decir, el transporte que se efectúa entre varias naciones, y que son sometidos a varias actividades materiales y legales (controles aduaneros)¹⁷.

1.4.1 INCOTERMS.

Los INCOTERMS, son las siglas en inglés International Commercial Terms (Términos Internacionales de Comercio), emitidos por la Cámara de Comercio Internacional, con sede en París, Francia. Su primera versión se publicó en 1936, con revisiones posteriores en los años 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 y la vigente es del año 2010.

La razón principal en las actualizaciones es la necesidad de adaptar los INCOTERMS a las prácticas comerciales modernas, por ejemplo, en la versión de los INCOTERMS del año 1990, algunos documentos tenían que presentarse por escrito, hoy en día se han sustituido algunos de ellos por correos electrónicos.

¹⁶ MERCADO, Salvador. *Mercadotecnia Internacional, importación-exportación*. Ed. Limusa, año 2006 (p. 69).

¹⁷ Aduana Perú. *Reglamento de la Ley General de Aduanas del Perú – Glosario*. Ed. El Peruano. año 2005. (p. 38)

Estos términos no son una Ley, ni normas, son costumbres o usos mercantiles que se derivan de las prácticas comerciales (son desarrolladas por la Cámara de Comercio de París, de sociedad privada por empresarios) por eso no constituye ley sino una costumbre que utiliza quien quiera participar.

Con la finalidad de facilitar el comercio internacional entre empresas de distintos países, la Cámara de Comercio internacional (conocida por sus siglas en inglés como "ICC"), constituyó una serie de códigos estandarizados de uso mundial para el mayor entendimiento en las transacciones internacionales.

Con la sola identificación de estos códigos estandarizados (compuesta por abreviaturas de términos contractuales en inglés, como por ejemplo FOB o CIF), las partes involucradas en una operación mercantil internacional pueden identificar las condiciones en que contratan la venta de la mercancía, las obligaciones del vendedor y del comprador, la contratación de las pólizas de seguros, el pago de los fletes, la tramitación de los procedimientos aduaneros, las reglas de las responsabilidades, entre otros aspectos.

Los INCOTERMS (Términos Comerciales Internacionales), recogen la costumbre comercial lograda a lo largo de los siglos, habiendo sido promulgados por primera vez en el año 1936 por la ICC y revisados periódicamente por esta institución. La última versión de este documento lo constituyen los INCOTERMS 2010¹⁸.

En el comercio mundial cumplen una función importante puesto que permiten un fácil entendimiento entre vendedores y compradores que pertenecen a países distintos y por lo mismo desconocen de los usos y condiciones de la contratación en el extranjero, con ello se evita malas interpretaciones y se previene el surgimiento de disputas o litigios.

Los INCOTERMS 2010 se clasifican en cuatro grupos, a saber:

¹⁸ LLAMAZARE Olegario. *Reglas del ICC para el uso de Términos Comerciales Nacionales e Internacionales*. Ed. Cámara de Comercio Internacional. año 2010. (p. 108)

a) INCOTERMS del Grupo "E"

Término por el cual el vendedor se limita a poner las mercancías a disposición del comprador en sus propios locales.

- **EXW** En Fábrica (... lugar de destino)

b) INCOTERMS del Grupo "F"

Definiciones por los cuales al vendedor se le encarga que entregue las mercancías a un transportista designado por el comprador, caracterizado por que en el precio pactado no se incluye el pago del flete o costo del transporte principal.

- **FCA** Franco Transportista (...lugar designado)
- **FAS** Franco al Costado del Buque (... puerto de carga convenido)
- **FOB** Franco a Bordo (... puerto de carga de destino)

c) INCOTERMS del Grupo "C"

Mediante el cual el vendedor ha de contratar el transporte, pero sin asumir el riesgo de pérdida o daño de las mercaderías ni los costos adicionales debidos a hechos acaecidos después de la carga y despacho.

- **CFR** Costo y Flete (... puerto de destino convenido)
- **CIF** Costo, Seguro y Flete (... puerto de destino)
- **CPT** Transporte Pagado Hasta (... lugar de destino convenido)
- **CIP** Transporte y Seguro Pagado Hasta (... lugar de destino convenido)

d) INCOTERMS del Grupo "D"

Por el cual el vendedor ha de soportar todos los gastos y riesgos necesarios para llevar las mercaderías al lugar de destino.

- **DAF** Entrega en Frontera (...lugar convenido)
- **DES** Entregada Sobre Buque (... puerto de destino convenido)

- **DEQ** Entregada en Muelle (... puerto de destino convenido)
- **DDU** Entregada Derechos No Pagados (...lugar de destino convenido)
- **DDP** Entregada Derechos Pagados (... lugar de destino convenido)

Finalmente, uno de los aspectos que debe advertirse a todo agente que realice o desee realizar operaciones de comercio internacional, es que los INCOTERMS se aplican a los contratos de compraventa (o de suministro, de ser el caso), más no en los contratos de transporte, de financiamiento o de póliza de seguros. Asimismo, se sugiere que cuando las empresas contraten resulta aconsejable que señalen expresamente que están contratando con los términos "INCOTERMS 2010", a fin de evitar malentendidos respecto de versiones anteriores¹⁹.

1.5 Teoría del Comercio en el Mercado Internacional.

Paul Krugman premio Nobel en Economía 2008, propone las economías de escala en el mercado internacional, en su teoría trata de aproximarse a la realidad y responder a las siguientes interrogantes:

- ¿Cuáles son los efectos del libre comercio y la globalización?
- ¿Cuáles son las fuerzas motrices detrás de la urbanización en el mundo?
- ¿Cómo se ven afectadas por la globalización?
- ¿Por qué cada vez es mayor el número de personas que se desplazan a las grandes ciudades, mientras que las zonas rurales se quedan despobladas?

La respuesta de este autor es a través del planteamiento de una nueva teoría de comercio internacional, en el que la hipótesis central señala que las economías de escala en la producción llevarían a una producción en masa y a una disminución en los costos; ante la demanda de los consumidores de una variada oferta de productos, la producción en pequeña escala para un mercado local se ve sustituida por la producción a gran escala para el mercado mundial, en el cual las empresas con similares productos competirán entre sí.

¹⁹ Cámara de Comercio Internacional. **Reglas del ICC para el uso de Términos Comerciales Nacionales e Internacionales**, año 2012.
(http://www.iccspain.org/fitxers/PREGUNTAS_RESPUESTAS_INCOTERMS%202012.pdf)

Esta nueva teoría plantea que el comercio en todo el mundo está dominado por los países que además de condiciones similares, también comercian productos similares, lo que determina que el comercio se especialice con base en la producción a gran escala, lo que a su vez, se traduce en precios bajos y una mayor diversidad de los productos básicos.

A través de esta teoría, Krugman mostró que el comercio internacional surgía no sólo entre países que son distintos (como lo plantea la teoría tradicional) sino entre países que son idénticos en términos de acceso a la tecnología y a la dotación de factores, lo que los hace comerciar productos semejantes.

Por ejemplo, para un país puede convertirse en ventaja especializarse en la fabricación de un automóvil y producirlo para el mercado mundial, mientras que otro país podrá especializarse en una marca diferente (con algunas características diferentes), que igual ofertará al mercado mundial. Esto permite a cada país tomar ventaja efectiva de las economías de escala, lo que repercute en un beneficio para los consumidores de todo el mundo, que tendrán un mayor bienestar debida a precios más bajos y a una mayor diversidad de productos²⁰.

1.6 Exportación.

La exportación, es un régimen que se aplica a las mercancías en libre circulación que salen del territorio aduanero para su uso o consumo definitivo en el exterior. Este régimen no está afecto al pago de tributos sin distinción de las mercancías que se exporten. En ningún caso se permitirá la exportación definitiva de mercancías que sean considerados patrimonio cultural y/o histórico de la Nación, así como otras de exportación prohibida o restringida. Dentro de los regímenes que promocionan la exportación se encuentra la Importación Temporal y la Admisión Temporal, los cuales son importantes para nuestra economía, debido a que buscan incentivar a nuestro sector exportador a través de ventajas y facilidades.

²⁰ KRUGMAN Paul. *El internacionalismo "moderno": la economía internacional y las mentiras de la competitividad*, Ed. Crítica. año 2005 (p. 38)

De tal modo, se permite para facilitar la exportación de mercancías, la previa importación de insumos o bienes de capital que permiten al agente económico la producción de la mercancía para ser exportada. Estos regímenes, a diferencia de la importación definitiva, permiten el ingreso de mercancías pero si ningún pago de tributos, los cuales serán suspendidos hasta el plazo que dure dicho régimen temporal. Asimismo, dichos regímenes generan la promoción de la actividad productiva e industrial, lo cual indirectamente favorece la exportación²¹.

Sin embargo, para poder acceder a dichos regímenes donde se establece la suspensión de derechos arancelarios, es necesario presentar una garantía ante la autoridad aduanera que no implique un alto costo para el exportador. El Ministerio de Economía y Finanzas ha dispuesto que aquellas personas naturales o jurídicas que soliciten el régimen de importación temporal o admisión temporal y que califiquen como Buenos Contribuyentes pueden garantizar sus obligaciones mediante carta compromiso, adjuntando un pagaré²².

1.6.1 Exportación temporal.

Por el régimen de la Exportación Temporal se permitirá la salida temporal al exterior de mercancías nacionales o nacionalizadas pero, estando obligadas a reimportarlas, igualmente dentro de un plazo establecido, con las mismas características o con modificaciones, por haber sido objeto de reparaciones, cambio o mejoramiento de sus características. Además, también se considerará como importación temporal el cambio o reparación de mercancías que habiendo sido nacionalizadas o resulten deficientes o no corresponda a lo que el importador solicitó.

²¹ LLAMAZARE Olegario. **Reglas del ICC para el uso de Términos Comerciales Nacionales e Internacionales**. Ed. Cámara de Comercio Internacional. año 2010. (p. 51)

²² Organización Mundial del Comercio. **Glosario de Términos. Actualizado al 2012**. Bruselas, 2012 (http://www.wto.org/spanish/thewto_s/glossary_s/glossary_s.htm)

1.7 Importación.

La importación se comprende como el ingreso de mercancía a territorio nacional; la mercadería proveniente del exterior debe ser observado las formas establecidas por ley en la nacionalización para su consumo definitivo. Este régimen permite el ingreso legal de mercancías provenientes del exterior, para luego ser destinadas al consumo. Una vez que se haya concedido el levante de las mercancías, se procederá la nacionalización de las mismas para su ingreso al país. Mediante este régimen las personas naturales o jurídicas pueden importar todo tipo de mercancías, excepto, aquellas que se encuentren prohibidas, no abarcando servicios, ni capitales; estos bienes pueden destinarse para el consumo, o bienes de capitales o insumos intermedios²³. Además, la importación se solicitará a la autoridad aduanera mediante la Declaración Única de Importación. Se entiende que toda importación es definitiva²⁴.

1.7.1 Importación temporal.

La importación temporal, es el régimen aduanero por el cual se facilita la importación de mercancías extranjeras tales como maquinarias y/o equipos, las cuales están destinadas a cumplir un fin determinado; para que luego de cumplido tal objetivo sean reexportadas dentro del plazo señalado, sin que dichos bienes hayan sufrido alguna modificación en su naturaleza o composición, salvo la depreciación normal que ocurra por el uso de las mismas.

Este régimen concluye con la re-exportación de las mercancías dentro del plazo concedido o cuando haya sido nacionalizada la mercancía previa liquidación de los tributos o cuando se haya producido la destrucción total o parcial de la mercancía en caso fortuito, fuerza mayor o a solicitud del beneficiario.

²³ LLAMAZARE Olegario. Reglas del ICC para el uso de Términos Comerciales Nacionales e Internacionales. Ed. Cámara de Comercio Internacional. año 2010. (p. 57)

²⁴ Organización Mundial del Comercio. Glosario de Términos. Actualizado al 2012. Bruselas, 2012 (http://www.wto.org/spanish/thewto_s/glossary_s/glossary_s.htm)

1.7.2 Admisión temporal.

El régimen de Admisión Temporal, está orientado al ingreso de insumos o materias primas que serán utilizadas en el proceso de producción de ciertas mercancías, las cuales luego de terminadas serán exportadas. Es por ello que la ley también permite el ingreso de catalizadores, aceleradores los cuales se consumirán durante el proceso productivo, asimismo se permitirán los procesos de tercerización en el país.

En ese sentido, por este régimen se permite el ingreso de mercancías provenientes del exterior a nuestro territorio aduanero, las cuales serán objeto de transformación o elaboración, es decir, serán integradas a otras mercancías que posteriormente serán exportadas, por un plazo determinado, suspendiéndose por ello, el pago del gravamen arancelario y los demás impuestos. Este régimen concluye con la exportación de los productos finales para los cuales se utilizaron aquellas mercancías admitidas bajo el presente régimen, dentro del plazo estipulado. En este caso la exportación de dicho producto final lo puede realizar aquel beneficiario directo de este régimen temporal, o también lo podrá realizar un tercero quien puede ser que se haya encargado de la transformación de la mercancía exportada o sólo se encargue de la exportación, esto se debe a que las mercancías admitidas temporalmente pueden ser transferidas a favor de terceros por una sola vez.

También concluye cuando el producto final ingresa a una zona franca o a un depósito, o cuando se produzca la re-exportación de las mercancías admitidas temporalmente o contenidas en excedentes de valor, o cuando se dé la nacionalización de las mercancías pagándose los tributos suspendidos, o cuando se produzca la destrucción total o parcial de las mercancías.

1.7.3 Reposición de mercancías en franquicia.

Este régimen consiste en la importación de mercancías equivalentes sin el pago de derechos arancelarios, que al haber sido nacionalizadas fueron

transformadas, elaboradas o materialmente incorporadas en productos que van a ser exportados. Estas mercancías son de libre disponibilidad por el beneficiario.

a) Drawback.

A través del Drawback, se obtiene la restitución total o parcial de los derechos arancelarios que gravaron la importación de mercancías, cuando se produzca la exportación de aquellos productos finales que utilizaron (incorporándolas) para su elaboración de aquellas mercancías importadas.

De acuerdo a lo expuesto, con el Drawback también se promueve el sector exportador. Así, bajo este procedimiento simplificado de restitución de derechos arancelarios, el operador que realiza la exportación definitiva de mercancías que pueda obtener la devolución de un porcentaje del valor FOB de exportación de las mercancías. Quien solicita la aplicación del régimen del Drawback tiene que ser una empresa productora y exportadora²⁵.

1.8 Tránsito.

Para que la mercancía sea considerada en tránsito deberá ser obligatoriamente declarada como tal en el Manifiesto de Carga. Mediante este régimen las mercancías solo podrán trasladarse al exterior y en transportes acreditados para operar internacionalmente, dándose la suspensión del pago de tributos. Esto significa que la mercadería en tránsito no ingresará al territorio nacional sino que necesariamente será exportada hacia otro país. Puede darse el tránsito internacional, el cual se rige según los Acuerdos Multilaterales suscritos por los países, en este caso las mercancías son transportadas en una misma operación del transporte internacional.

²⁵ Organización Mundial del Comercio. **Glosario de Términos. Actualizado al 2012.** Bruselas, 2012 (http://www.wto.org/spanish/thewto_s/glossary_s/glossary_s.htm)

1.9 Aduanas.

La Aduana, es una oficina pública de constitución fiscal establecida generalmente en costas y fronteras. Su objetivo es registrar el tráfico internacional de mercancías que se importan y exportan desde un país concreto y cobrar los impuestos o aranceles que establezcan las aduanas²⁶.

Así mismo, en determinados países la Aduana no solo se limita al control de las mercancías, sino que en ella también se regula el tráfico de personas o bien al control de capitales.

Para cumplir los procedimientos de certificación y verificación de mercadería se establece en dos procesos, los administrativos y los operativos.

El proceso administrativo, establece los procedimientos en la secuencia de operaciones del registro documentario de aduanas, para el transporte de mercancías de carácter cualitativo y cuantitativo como la procedencia de esta, haciendo de estos procesos un sistema integrado de operaciones, y en el usuario la certificación adecuada de sus productos.

El proceso operativo, comprende las actividades que se desarrollan en aduanas, una vez aceptado la documentación fidedigna en el registro contable de los productos, para la exportación o importación, se hará el control de los productos con la verificación de que sea acorde a lo registrado, con el contenido de la mercadería en tránsito²⁷.

1.10 Regímenes Aduaneros.

Los servicios aduaneros son esenciales para facilitar el comercio exterior, contribuyendo así al desarrollo nacional. Las aduanas institucionalmente se

²⁶ LLAMAZARE Olegario. *Reglas del ICC para el uso de Términos Comerciales Nacionales e Internacionales*. Ed. Cámara de Comercio Internacional. año 2010. (p. 83)

²⁷ Organización Mundial del Comercio. *Glosario de Términos. Actualizado al 2012*. Bruselas, 2012 (http://www.wto.org/spanish/thewto_s/glossary_s/glossary_s.htm)

organizaron para registrar el acelerado movimiento de mercaderías del comercio exterior, con el fin recaudar los tributos de dicho comercio, e impedir el ingreso y salida de las mercaderías prohibidas o restringidas. Por lo tanto, son unidades orgánicas encargadas del control y la recaudación aduanera, las cuales se ubican siempre en puntos básicos de movimiento de mercancías del comercio exterior (como los puertos, aeropuertos, carreteras, puntos de cruce fronterizo, etc.).

1.10.1 Potestad aduanera.

La potestad aduanera se ejerce dentro del ámbito del territorio aduanero, el que puede identificarse con las fronteras del territorio político, pero no siempre ocurrirá así, debido a que no comprende áreas especiales como zonas o puertos francos, donde no se ejerce soberanía (enclaves). Otro caso es cuando el territorio aduanero comprende zonas que extralimitan el territorio nacional, como sucede en los procesos de integración económica de los países (Unión Europea o el Pacto Andino). Para delimitar esas áreas de tratamiento aduanero especial se establecen fronteras internas. La circunscripción territorial aduanera sometida a la jurisdicción de cada aduana se divide en zona primaria y zona secundaria.

Se entiende como zona primaria aduanera al lugar donde se encuentran las oficinas o locales que se encuentran al servicio directo de la autoridad aduanera (dichos espacios pueden ser acuáticos o terrestres), donde el tránsito es reservado, porque cuenta con resguardo aduanero, debido a que están destinados para las operaciones de desembarque, embarque, movilización o depósito de las mercancías.

La zona secundaria aduanera es la prolongación o continuación de los espacios físicos después de la zona primaria aduanera (que le corresponde a cada aduana para efectos de competencia, intervención y obligaciones) por eso, la autoridad aduanera puede realizar intervenciones programadas o imprevistas dentro del territorio nacional.

El tráfico aduanero importa la circulación de los medios de transporte internacional, el desplazamiento de las mercancías del comercio exterior y el de las personas responsables. Los movimientos relevantes que se dan en el tráfico del comercio exterior son el ingreso al país de mercancías provenientes del exterior, el desplazamiento, la conservación o el manipuleo de ellas sobre el territorio aduanero así como su salida al exterior. Todo medio de transporte que ingrese o salga del territorio aduanero deberá hacerlo obligatoriamente en lugares autorizados, luego dirigirse a la autoridad de aduana para que obtenga la autorización de la descarga y carga de la mercancía.

Por eso, toda mercancía que ingrese a una Aduana será objeto de los regímenes, operaciones y destinos aduaneros o de excepción según lo que señale la Ley, de acuerdo a la elección del interesado, por los cuales las mercancías pueden ingresar o salir del territorio aduanero.

Dentro de los regímenes definitivos se encuentran la importación y la exportación. Se debe diferenciar la importación de cualquier ingreso de mercancías al territorio aduanero, porque puede darse el caso que ingresen mercancías extranjeras, pero no específicamente para su importación, nacionalización o consumo, sino que se mantengan dentro de un almacén bajo el régimen de depósito, para luego retornar al exterior. El levante opera una vez que se haya verificado el pago de los derechos de recaudación aduanera, si fuera importación se da el permiso para retirar los bienes a consumo luego del pago de los tributos que gravan dicho régimen. Dentro de los regímenes suspensivos tenemos el tránsito, transbordo y depósito de Aduana, y de los regímenes temporales, la importación temporal para la re-exportación en el mismo estado y exportación temporal; a los de perfeccionamiento admisión temporal para perfeccionamiento activo, Drawback y reposición de mercancías en franquicias.

1.10.2 Transbordo.

El régimen del transbordo se efectúa bajo el control de Aduanas, el cual supervisa la transferencia de mercaderías, manifestada con destino al extranjero del medio de transporte utilizado para la llegada a aquel utilizado para su salida, sólo con la presentación de la copia del manifiesto. Pudiendo el transportista solicitar el transbordo total o parcial de la mercancía.

1.10.3 Depósito.

Este régimen permite almacenar las mercaderías que llegan al territorio aduanero bajo la supervisión y control de Aduanas en lugares autorizados sin estar obligados a pagar los derechos arancelarios y demás impuestos que gravan la importación, siempre que no se hayan incorporado en ningún régimen aduanero ni se encuentren en situación de abandono. El plazo del depósito lo solicitará el interesado el cual no podrá exceder de seis meses, esta mercancía puede ser destinada a consumo, reembarcada al exterior, importada o admitida temporalmente, en forma total o parcial. Los depositarios tienen la obligación de acreditar el depósito mediante la expedición del Certificado de Depósito los que podrán ser desdoblados o endosados por sus poseedores antes del vencimiento del plazo autorizado para el depósito.

1.11 Gravamen Arancelario.

El impuesto o gravamen que se aplica a los bienes que son objeto de importación o exportación. El más extendido es el que se cobra sobre las importaciones, mientras los aranceles sobre las exportaciones son menos corrientes, también pueden existir aranceles de tránsito que gravan los productos que entran en un país con destino a otro. Pueden ser "ad valorem" (al valor) como un porcentaje del valor de los bienes o el "valor específico" como una cantidad determinada por unidad de peso o volumen. Cuando se arriba a una frontera o puerto aduanero, un oficial de aduanas inspecciona el contenido de la carga y aplica un impuesto de acuerdo a la tasa estipulada para el tipo de producto.

Debido a que los bienes no pueden ser nacionalizados (incorporados a la economía del territorio receptor) hasta que no sea pagado el impuesto, es uno de los impuestos más sencillos de recaudar, y el costo de su recaudación para el Estado es menor. El contrabando es la entrada, salida y venta clandestina de mercancías sin cumplir el pago de los correspondientes aranceles²⁸.

1.11.1 Tipos de gravamen.

Sólo hay dos tipos de aranceles, los ad-valorem y los de valor específico, de ellos se desprenden otras combinaciones.

- Arancel de valor agregado o ad valorem, es el que se calcula sobre un porcentaje del valor del producto (CIF), ej.: 10 céntimos por cada boliviano.
- Arancel de valor específico, se basa en otros criterios como puede ser el peso, por ejemplo 5 Bs. por 10 kilos; es un pago establecido por cada unidad de bien importado.

Combinaciones:

- Arancel de renta.- Es una serie de tarifas designadas fundamentalmente para recaudar fondos por un gobierno. Por ejemplo, un arancel para importación de café (en un país que no produce café) recauda una cantidad estable para el gobierno.
- Arancel mixto.- Es el que está compuesto por un arancel ad valorem y un arancel específico que gravan simultáneamente la importación.
- Arancel anti – dumping.- Es un arancel que se aplica a la importación de productos que se sabe que reciben subvenciones de los países donde se producen. Subvenciones que les permiten exportar por debajo del costo de producción.

²⁸ LLAMAZARE Olegario. Reglas del ICC para el uso de Términos Comerciales Nacionales e Internacionales. Ed. Cámara de Comercio Internacional. año 2010. (p. 92)

1.12 Integración Comercial de Países.

Integración Comercial, es una negociación entre dos a más países, que tienen como objetivo tener un desarrollo basado en la potenciación del comercio y la producción entre los países integrados, a través del incremento del tamaño de sus mercados y el intercambio comercial entre los países suscritos, en el marco de sus territorios. Brindando ventajas de producción para la pequeña y mediana empresa y las poblaciones consumidoras de estos países; diversificando los productos con mayor calidad y mejores precios, por el efecto de la competitividad, lo que genera un desarrollo comparativo de sus mercancías y fortaleciéndose por una mayor complementación de sus productos, para permitir una mejor elaboración y fabricación de la mercadería para nuevos mercados. La Integración Comercial entre países vecinos, es una gran herramienta para nivelar y mejorar las economías de los países vinculantes, porque busca un enfoque grupal con una implementación de políticas comunes en lo comercial y lo económico de los países participantes, y pretender un comercio internacional con un mayor y mejor soporte en recursos ante las demás regiones del globo.

1.13 Disposiciones Aduaneras en el CEBAF.

De conformidad con los Acuerdos Internacionales suscritos bilateralmente por ambos países el accionar CEBAF Desaguadero por Aduanas comprenderán.

La Aduana Nacional de Bolivia y la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria (SUNAT) del Perú en conjunto yuxtapuesto, realizarán el control integrado aduanero del CEBAF a la cual se someten en la inspección de equipaje, vehículos y mercancías; donde el registro y control aduanero de salida e ingreso se ejercerá en el área del CEBAF por parte de los funcionarios aduaneros debidamente acreditados de Bolivia y Perú en su respectivo orden.

La aplicación de los registros aduaneros, se utilizará los documentos o formularios establecidos para su reporte según los procedimientos aduaneros de Bolivia y Perú, en los acuerdos internacionales vigentes y su restructuración en la

implementación de sustitutos, según establezca para la armonía de los códigos aduaneros de ambas naciones.

1.14 Fronteras.

La remarcación fronteriza limita dos a más estados, países o regiones; esta limitación está dada por la división de un hito y/o franja divisora de carácter geopolítico; situaciones por las cuales se demarcan son motivos sociales, económicos y culturales, estas remarcaciones pueden ser removidas. Las líneas fronterizas son imaginarias y tienen la función de guardar una armonía y equilibrio para brindar seguridad entre los estados limitantes²⁹.

1.15 Ciudad de Desaguadero.

El municipio de Desaguadero-Bolivia, está ubicado en la ciudad de frontera Perú – Bolivia, al Nor-Oeste de la provincia Ingavi del departamento de La Paz localizado a 112km. de la ciudad de La Paz recorriendo la trayectoria de la Red Fundamental – Ruta 1: Desaguadero - Río Seco, que además es parte del corredor internacional de Perú – Bolivia, se encuentra a una altitud de 3,846msnm aproximadamente, ubicado a orillas del lago navegable más alto del mundo El Titicaca que se encuentra sobre los 3,810 msnm respecto al nivel del mar³⁰.

Se localiza en las siguientes coordenadas (mediciones GPS):

- Latitud Sur : entre los paralelos 16°15'' y 17°15''
- Longitud Oeste : entre los paralelos 68°00'' y 69°00''

²⁹ MERCADO, Salvador. **Mercadotecnia Internacional, importación-exportación**. Ed. Limusa, Cuarta edición. año 2006 (p. 21)

³⁰ Autoridad binacional del Lago Titicaca. **Informe, ALT Perú – Bolivia PIGARS evaluación Desaguadero – Bolivia**. Ed. ALT. año 2008. (p. 02)

2. Marco Legal

2.1 Aspectos Legales y Reglamentarios.

La operación fronteriza en Bolivia se rige por diversas normativas, algunas de ellas regionales y otras nacionales. La Región Andina, en la cual se ubica el paso de Desaguadero Bolivia - Perú, prevalece las normas de la Comunidad Andina de Naciones (CAN en adelante), que son de carácter obligatorio para los países miembros.

Las normas de la CAN referidas en documentos normativos para cada área de desarrollo que determinan la obligatoriedad de la adopción del Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF). Es la Decisión 502/2001³¹, la cual tiene como antecedente la Decisión 459/1999³² que establece como objetivo el facilitar la libre circulación de personas, bienes, capitales y servicios a través de los pasos de frontera mediante el trabajo comunitario en materia de infraestructura física, a la vez que armoniza normas dirigidas a impulsar el desarrollo económico y de las regiones fronterizas y elevar la calidad de vida de las poblaciones.

Los CEBAF, según los términos de la Decisión 502, comprenden el conjunto de instalaciones que se localizan en una porción del territorio de un País Miembro o de dos Países Miembros colindantes, aledaño a un paso de frontera y que incluye las rutas de acceso, los recintos, equipos y mobiliario necesarios para la prestación del servicio de control integrado del flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos, y en donde se brindan servicios complementarios de facilitación y de atención al usuario. Los CEBAF también estarán regulados por disposiciones complementarias y reglamentarias, acuerdos específicos nacionales, binacionales o regionales.

³¹ Comunidad Andina de Naciones. **Creación de los CEBAF en las fronteras de los países miembros de la CAN.** Ed. CAN. año, 2001.

³² Comunidad Andina de Naciones. **Política Comunitaria para la Integración y Desarrollo Fronterizo de miembros de la CAN.** Ed. CAN. año, 1999.

Otras normas de la CAN vinculadas con el control en fronteras, son la Resolución 527 (Tarjeta Andina de Migración) y la Decisión 501 (Zonas de Integración Fronteriza, ZIF), todas ellas de adhesión obligatoria para los países miembros. Esta última recomienda la delimitación de ámbitos territoriales fronterizos a fin de adoptar políticas comunes y ejecutar planes, programas y proyectos para impulsar el desarrollo sostenible. Las ZIF buscan promover el desarrollo social, económico, ambiental e institucional de los pobladores de las zonas fronterizas.

El establecimiento de los CEBAF en los países andinos, así como el traslado, modificación o supresión de los mismos, se realizará mediante Acuerdos Específicos entre los países miembros de la CAN, estos acuerdos formarán parte del ordenamiento jurídico por la CAN.

2.2 Normativa Supranacional que los regula.

➤ Acuerdo de Cartagena

El Acuerdo de Cartagena, establece que los Países Miembros desarrollarán una acción conjunta para lograr un mejor aprovechamiento de su espacio físico, fortaleciendo la infraestructura y los servicios necesarios para la integración económica de la Subregión.

➤ Acta de Cartagena

En el Acta de Cartagena de la XI Reunión del Consejo Presidencial Andino, se determinó que entre las tareas prioritarias para profundizar la integración se encuentra el establecimiento del Mercado Común Andino y la ejecución de una Política Comunitaria de Integración y Desarrollo Fronterizo.

➤ Acta de Lima

En el Acta de Lima de la XII Reunión del Consejo Presidencial Andino, en el marco del programa de acción para el establecimiento del mercado común, en el tema de

Integración y Desarrollo Fronterizo, se determina establecer Centros Binacionales de Atención en Frontera.

➤ **Decisión 459**

El Grupo de Trabajo de Alto Nivel para la Integración y Desarrollo Fronterizo, creado por Decisión 459, en su cuarta reunión consideró el Anteproyecto de Decisión sobre Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF) y recomendó su aprobación, dada la importancia que éstos poseen para ofrecer soporte al proceso de integración andino en general, y al desarrollo e integración fronterizo en particular.

La Política Comunitaria de Integración y Desarrollo Fronterizo, adoptada mediante Decisión 459, establece como objetivos específicos, entre otros, facilitar la libre circulación de personas, bienes, capitales y servicios, a través de los pasos de frontera, mediante el trabajo comunitario en materia de infraestructura física, así como la armonización de las normativas y legislaciones de los Países Miembros destinadas a impulsar el desarrollo económico de las regiones fronterizas y a elevar la calidad de vida de sus pobladores.

➤ **Resolución 527**

Está vinculada con el control en fronteras del tránsito de personas -Tarjeta Andina de Migración.

➤ **Decisión 501**

Referido a las Zonas de Integración Fronteriza ZIF, que recomienda la delimitación de ámbitos territoriales fronterizos a fin de adoptar políticas comunes y ejecutar planes, programas y proyectos para impulsar el desarrollo sostenible.

El principal objetivo de las ZIF es promover el desarrollo social, económico, ambiental e institucional de los pobladores de las zonas fronterizas³³.

2.3 Normativa Binacional.

Entre Bolivia y Perú operan dos acuerdos, siendo el Primero la Comisión Binacional de Coordinación Política, Cooperación de Integración; mecanismo bilateral de alto nivel creado por intercambio de Notas Diplomáticas en Santa Cruz de la Sierra de fecha 29 de mayo de 1996, presidida por los viceministros de Relaciones Exteriores RREE y que tiene como objetivos impulsar la integración y la cooperación entre los países, con énfasis en:

- La complementación económica entre naciones.
- El desarrollo fronterizo binacionales.

En reuniones de esta comisión los países se comprometieron a instalar el CEBAF en la ciudad de Desaguadero.

Adicionalmente, existe un Comité de Frontera, establecido en diciembre de 1998, y que es foro para el tratamiento de temas de interés común del área fronteriza, habiendo suscrito varios convenios bilaterales de alcance general y específico; que regulan el ordenamiento de la región fronteriza; el tránsito de personas, el comercio, turismo, minería y las inversiones en general, entre otros. Los países suscribieron un Acuerdo Comercial que creó la Zona de Libre Comercio en fecha 12 de noviembre de 1992 y se acuerdan preferencias arancelarias. Es importante destacar que para Bolivia, la vinculación hacia el puerto de Ilo a través de Desaguadero es vital para su comercio internacional, dada su condición mediterránea. Con base en este marco, los dos países crearon la Junta de Administradores del CEBAF.

³³ Comunidad Andina de Naciones. **Creación de los CEBAF en las fronteras de los países miembros de la CAN.** Ed. CAN. año, 2001.

El 28 de enero de 2005, se ha suscrito el acuerdo Bolivia- Perú, para el establecimiento del CEBAF Desaguadero que tiene por objeto dictar normas que regulen el funcionamiento del Centro Binacional de Atención en Frontera CEBAF en la frontera de Desaguadero, así como las disposiciones que regularán los aspectos jurídicos, incluyendo los de jurisdicción y competencia, económico, financiero, administrativo, operacional, y otros necesarios para su funcionamiento, no establecidos en la normativa andina ni en los convenios internacionales suscritos bilateral o multilateralmente pero, a mutuo acuerdo entre las dos partes que suscriben la Decisión 321, en un acuerdo comercial entre Bolivia y Perú.

- Bolivia: Acuerdo Comercial Bolivia- Perú de fecha 18 de diciembre de 1992, aprobado por D.S. N° 23366
- Perú: Acuerdo Comercial Perú-Bolivia de fecha 12 de noviembre de 1992, aprobado por D.S. 030-92-ITINCI/DM
- Interacción fronteriza entre los países de Bolivia y Perú, mediante notas GM-4137-2003/6760 del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de Bolivia y (GAB-SAA), RE N° 6-7/35 del Ministerio de Relaciones Exteriores del Perú.

2.4 Marco Normativo Boliviano.

- Constitución Política del Estado Plurinacional Boliviano de 2009, Disposición Novena: Los tratados internacionales anteriores a la Constitución y que no la contradigan se mantendrán en el ordenamiento jurídico interno, con rango de ley. En el plazo de cuatro años desde la elección del nuevo Órgano Ejecutivo, éste denunciará y, en su caso, renegociará los tratados internacionales que sean contrarios a la Constitución.
- Art. 255 de la Constitución Política del Estado: “Las relaciones internacionales y la negociación, suscripción y ratificación de los tratados internacionales responden a los fines del Estado en función de la soberanía y de los intereses del pueblo”.

- Art. 265 de la Constitución Política del Estado: “El Estado promoverá, sobre los principios de una relación justa, [...] las relaciones de integración social, política, cultural, comercial y económica con los demás estados, naciones y pueblos del mundo y, en particular, promoverá la integración latinoamericana”³⁴.
- Art. 298 de la Constitución Política del Estado: De los numerales 4, 5 y 10 establecen que el régimen Aduanero y el comercio exterior, son competencias privativas del nivel central del Estado.
- Decreto Supremo N° 708-10, publicado en “Gaceta Oficial de Bolivia”³⁵ del 24.11.10, que la Ley N° 1990 del 28 de julio de 1999, Ley General de Aduanas, regula el ejercicio de la potestad aduanera y las relaciones jurídicas [...] que intervienen en el ingreso y salida de mercancías del territorio aduanero nacional, normando los aspectos referidos al comercio exterior y régimen de aduanas.
- Circular N° 263/05 ADUANAS, aprueba el Tratado de Integración y Cooperación Económica Comercial en un mercado común entre Bolivia y Perú, publicada en “Gaceta Oficial de Bolivia” Ley 3109 del 02.08.05, referida al Tratado General de la conformación de un mercado común entre Bolivia y Perú.
- Nota Reversal GM 413/2003 del Ministerio de Relaciones Exteriores de Bolivia.
- Acuerdo Comercial Bolivia - Perú de fecha 18 de diciembre de 1992, aprobado por D.S. N° 23366.

³⁴ Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia, **Relaciones Internacionales, Fronteras, Integración y Reivindicación Marítima Art.255 - Art 260**, Ed. La Razón. año 2009. (p.96)

³⁵ Estado Plurinacional de Bolivia, **Decreto Supremo N° 708-10**, Ed. Gaceta de Bolivia, año 2010.

2.5 Marco Normativo Peruano.

- Art. 44 de la Constitución Política del Perú: “es deber del Estado establecer y ejecutar la política de fronteras y promover la integración [...] así como el desarrollo y la cohesión de las zonas fronterizas, en concordancia con la política exterior”.
- Art. 5º de la Ley Orgánica del Ministerio de Relaciones Exteriores: “Son funciones del MRE el coordinar todo lo relacionado con las fronteras y límites del país, así como las cuestiones que atañen a sus zonas fronterizas...”
- Art. 1º del D.S. 057-2001-PCM: el consejo Nacional de Desarrollo de Fronteras, presidido por el MRE, está “encargado de proponer la Política de Estado en materia de desarrollo fronterizo y promover, coordinar y evaluar su cumplimiento”.
- Art. 1º de la R.S. 079-2009/RE: Crea la Comisión Multisectorial de Pasos de Frontera que preside el MRE y tiene el encargo de “formular el Plan Estratégico de Desarrollo y Modernización de los Pasos de Frontera y de proponer las normas para su implementación”.
- Decreto Supremo N° 030-92-ITINCI/DM, publicado en el Diario Oficial "El Peruano" del 26.12.92, mediante el cual se pone en vigencia el Acuerdo Comercial entre Perú y Bolivia, suscrito el 12 de noviembre de 1992.
- Resolución Ministerial N° 002-93-ITINCI/DM, publicada en el Diario Oficial "El Peruano" del 12.01.93, mediante la cual se dispone la aplicación del Acuerdo Comercial suscrito entre Perú y Bolivia.
- Circular N° 46-06-93-ADUANAS, de la Superintendencia Nacional de Aduanas del Perú, publicada en el Diario Oficial "El Peruano" del 04.02.93, referida a la aplicación del Acuerdo Comercial suscrito entre Perú y Bolivia.
- Circular N° 46-07-94-ADUANAS/INTA/GCI, de la Superintendencia Nacional de Aduanas del Perú, publicada en "El Peruano"³⁶ del 02.02.94, referida a la

³⁶ República del Perú. Circular N° 46-07-94-ADUANAS/INTA/GCI. Ed. El Peruano. año, 1994

eliminación parcial de derechos específicos aplicables a los productos consignados en el Acuerdo Comercial suscrito entre Perú y Bolivia.

- Decreto Supremo N° 015-97-ITINCI, publicado en el Diario Oficial "El Peruano" del 14.08.97, mediante el cual se dispone mantener la liberación establecida en el Acuerdo Bilateral de Comercio entre Perú y Bolivia, a bienes originarios de ambos países³⁷.

2.6 Logros sobre el Control Integrado en Marco de la Decisión 502.

Se establece los principios para la implementación y funcionamiento de los CEBAF:

- Acta de la VII reunión del grupo de trabajo binacional para la implementación del Centro Binacional de Atención en Fronteras de la ciudad de Desaguadero, de fecha 17 de diciembre de 2010, en donde se trataron temas como el programa de trabajo para la implementación CEBAF en los pasos de frontera de Bolivia - Perú.
- Grupo de Trabajo Binacional para la implementación del CEBAF Desaguadero (GTB-CEBAF): A fin de resolver los problemas de diversa índole que existen en el paso de frontera y permitir la mejor ejecución del Proyecto Paso de Frontera Desaguadero, se crea el grupo de trabajo binacional, que entre otros, logró la aprobación del Acuerdo Específico para el CEBAF Desaguadero, en cuyo texto se establece las características del sistema de control integrado en fronteras así como el mecanismo de administración. A la fecha se viene coordinando entre ambos países la conveniencia de convertir el GTB en un mecanismo que tenga a su cargo la implementación de una Política de Estado, consensuada por ambos países, referida a los pasos de frontera que decidan habilitar.

³⁷ Constitución Política de la República del Perú. De los Tratados Internacionales Art. 55, Art 56, Art 57. Ed. El Peruano. año, 1993

- Acta del acuerdo entre los presidentes del Estado Plurinacional de Bolivia Señor Evo Morales Ayma y la República del Perú el Señor Alan García Pérez, en donde se vio la importancia de iniciar la construcción de las instalaciones del Centro Binacional de Atención en Frontera de Desaguadero que facilitará el tránsito, comercio e integración fronteriza entre Bolivia y Perú.



CAPÍTULO II

Justificación del Proyecto

CAPÍTULO II: Justificación del Proyecto

1. Justificación Científico – Técnica.

Obedece a la necesidad de homologar racional y armónicamente los sistemas de información logística (documento de registro y procedimientos), mediante la creación de un Centro Binacional de Atención en Frontera CEBAF Bolivia - Perú como propuesta para la optimización del control comercial, vehicular, equipaje y personas en la ciudad de Desaguadero, como punto fronterizo de mayor movimiento.

El aporte consiste en la elaboración, adecuación y homologación de normas y procedimientos de las instituciones en fronteras con su contrapartida generando una mayor distribución logística mercantil incrementando el flujo comercial y control aduanero en el complejo binacional CEBAF de Desaguadero, lo cual constituye uno de los aspectos más importantes del proyecto de grado creando un impacto económico, tecnológico y social, que se deriva del sistema propuesto, por los aspectos de verificación del registro y control comercial.

Por otro lado, un aspecto relevante a considerar es la heterogeneidad con la que se designan los productos comerciales entre un país y otro. De ahí que uno de los aspectos logísticos a prever sea la homologación adecuada de productos para el uso de INCOTERMS y su reconocimiento en el cruce de información entre ambos países, es decir, verificar la especificidad de la mercadería como parte del proceso de control del Tránsito Comercial en la frontera de Desaguadero.

2. Justificación Económica.

Los beneficios resultantes del CEBAF, serán para el Estado y los usuarios.

Los beneficios para el Estado son en primer lugar, el cobro de impuestos (gravámenes) por la mercadería comercializada al cruzar la frontera y, en segundo lugar, la recaudación de información de los productos comerciales en el traslado fronterizo.

Por su parte, el beneficio al usuario comerciante consiste en optimizar el tiempo de permanencia de la carga, lo que se traduce en una pronta disposición del producto para su comercialización, a la vez, evitando gastos de permanencia en seguros, finanzas, costos de tramitación documentaria, simplificación de la burocracia y seguridad (interna y externa). Generando eficiencia en la prestación de servicios para los exportadores e importadores y, por consiguiente, el incremento comercial debido al incentivo por la simplificación de los procesos en el tránsito comercial entre los países.

Otro aspecto logístico importante, además del procedimiento, es el registro y control comercial que está dado en la eficiencia al disminuir los costos de tramitación y tiempos de permanencia de la mercadería, vehículos y personas en el espacio físico del punto fronterizo Desaguadero.

3. Justificación Social.

La ejecución del complejo CEBAF brindará a su Sociedad la creación de fuentes de trabajo para su implantación, implementación y funcionamiento, dando una oferta de servicios complementarios al CEBAF (suministro de bienes, materiales e inmateriales para el complejo, personal y especialistas administrativos y operativos en el transbordo comercial, personal de seguridad para el traslado y/o custodio de la mercadería, la logística comercial, centros de expendio de comida para el público de tránsito y trabajadores, hospedería de entes, personal para almacenes de mercadería, inserción técnico profesional calificado en la propia sociedad de carácter público y privado, interacción del personal institucional e interinstitucional de los países, los servicios ofrecidos de la administración pública y más), lo cual genera un cambio de tranquilidad y satisfacción zonal, puesto que todas estas elaboraciones laborales serán generadas por la población local.

En el Estado los órganos de control de fronteras, por experiencia indica que no en todos los casos los funcionarios designados actualmente en el punto fronterizo Desaguadero, poseen la preparación profesional general idónea y la capacitación específica a los puestos de trabajo que requiere el punto de control fronterizo de

Desaguadero, por lo que una situación importante del proyecto se constituye en la propuesta de conocimientos y habilidades en las que se debe capacitar a dicho personal, es decir, establecer las formas de capacitación de conformidad a los puestos de los funcionarios correspondientes a los diferentes órganos de control en la frontera de la ciudad de Desaguadero, mejorando los procesos y la atención a los usuarios.

El producto concreto del proyecto de grado se expresará en el conjunto de normas y procedimientos pertinentes al CEBAF Bolivia – Perú en el punto fronterizo Desaguadero, que posibilitarán las condiciones de desarrollo económico, tecnológico, político y social de ambos países.



CAPÍTULO III

Diseño Teórico de la Investigación

CAPÍTULO III: Diseño Teórico de la Investigación

1. Formulación del Problema

Formular un problema es precisarlo aún más, en las dimensiones cuantitativas que esta pueda alcanzar, pero en el desarrollo, al ser un proyecto no se puede establecer la magnitud del impacto así como su cuantificación, pero se puede alcanzar una comparación con proyectos de similar perspectiva ya implantados, en este sentido se asume el problema siguiente:

¿Cuáles son las condiciones necesarias a un sistema logístico de registro, procedimientos e instituciones de un CEBAF, en la frontera Bolivia - Perú en la ciudad de Desaguadero?

Delimitación de Contenido.

Desde el punto de vista de la demarcación del contenido, el proyecto aborda la temática de la administración de servicios en las condiciones actuales de los países Bolivia – Perú, en zona de frontera. Posteriormente se pretende valorar el alcance del impacto que pueda generar la implantación del CEBAF en la ciudad de Desaguadero, como un instrumento operativo interinstitucional integrado para el control fronterizo entre Bolivia - Perú. Los aspectos logísticos estarán dados en la elaboración y adecuación, de la homologación y normas simplificadas para los procedimientos ya establecidos. En lo relativo al sistema informático, en tanto un proyecto de grado adecuado al perfil profesional de la Ingeniería Comercial, dicho sistema se describe en sus cualidades fundamentales y en ningún caso a la elaboración de un programa informático de sí mismo.

El estudio del proyecto se fundamenta en el área comercial; en la implantación del complejo para la facilitación y eficiente función en el control del paso fronterizo, el estudio se centra en el control comercial y la procura por Aduanas de mercaderías, vehículos, equipajes y personas y las demás instituciones de control fronterizo vinculantes a las funciones de Aduanas.

Delimitación Temporal.

En cuanto al factor temporal, el proyecto se desarrolla durante la gestión 2012 para su propuesta de aplicación a los estados de Bolivia – Perú en el área de Aduanas para el control comercial, en la gestión al año 2013 (el estudio de los antecedentes, situación en fronteras y experiencias de otros CEBAF en América Latina, caso CEBAF Santa Rosa Chile - Perú).

Delimitación Espacial.

El factor espacial, la implantación del proyecto se desarrollará en la zona fronteriza entre los países de Bolivia – Perú, para un mejor control comercial de fronteras, y para cumplir esta demanda, es necesario que cumpla con: dónde existe espacio para la infraestructura del complejo, servicios básicos, sistemas de comunicación, vías de comunicación terrestre para la facilidad del transporte, y el tránsito entre países.

2. Objetivos: General y Específicos

2.1 Objetivo General.

Proponer a la Aduana del Estado Plurinacional de Bolivia y a la Aduana de la República del Perú, la Implantación de un Centro Binacional de Atención Fronterizo CEBAF en la zona de frontera Bolivia – Perú en la ciudad de Desaguadero.

2.2 Objetivos Específicos.

1. Realizar un análisis retrospectivo de la zona de frontera para establecer la necesidad de un CEBAF entre los países de Bolivia – Perú.
2. Evaluar comparativamente el fundamento legal, en la administración de Aduanas en ambos países.
3. Realizar un análisis retrospectivo de las experiencias en pasos de frontera a posteriori, a la implementación del CEBAF Perú – Chile.

4. Establecer la factibilidad comercial en la implantación de un CEBAF entre los países de Bolivia – Perú.

Cumplimiento y constitución de la temática en el establecimiento de los objetivos específicos del proyecto:

- El primer objetivo específico, se relaciona con la conformación del marco teórico y la dinámica del proyecto al establecer la realidad social-económica y la fluctuación por el uso de pasos de frontera de la ciudad de Desaguadero, que a comparación de los demás pasos, esta registra un tránsito del 92% entre Bolivia y Perú.
- El segundo objetivo específico, menciona el marco normativo para la Ley General de Aduanas y los dispositivos necesarios para una homologación en sus leyes, debido a que, para llegar a un acuerdo en la armonización de sus leyes es más prudente realizarlo por vías supranacionales o acuerdos específicos que recomienden un alineamiento a la normatividad internacional, y a cuanto más acuerdos participe el Estado por parte de la Aduana, esta homologación será una realidad para podernos integrar en el comercio con nuestras fronteras y el mundo.
- El tercer objetivo específico, pretende establecer las ventajas comparativas del uso de un CEBAF, caso Complejo CEBAF Santa Rosa, ubicado en el paso fronterizo entre Chile – Perú y los resultados de su aplicación.
- El cuarto objetivo específico, establecer los beneficios y la factibilidad en la construcción de un CEBAF entre Bolivia y Perú, así como determinar la ubicación más apropiada en la extensión de la frontera.

El proyecto busca establecer los mecanismos necesarios para instaurar un sistema simplificado, oportuno y veraz en el tránsito por fronteras, de donde se reconoce aplicaciones de cambio y de restructuración en los procesos, para un mayor control y acelerar en el traslado del paso de frontera, y poder optimizar el tránsito mediante la homologación y simplificación de los registros y procedimientos para el paso de frontera.

La logística será muy necesaria para el cumplimiento de los procedimientos a desarrollar, la información de registro para la confirmación y veracidad de lo informado; estos aspectos tendrán una optimización de tiempo si se aplica una homologación y simplificación, que a la vez, genera un mayor control de los usuarios del CEBAF y una disminución de costo y tiempo de permanencia en el complejo para el tránsito mercantil, vehicular, personas y equipajes en el paso de frontera. Dicho proceso tendrá mayor valoración para el transporte de productos perecederos, situación contraria por las altas trabas burocráticas, de procesos y registros heterogéneos; que genera un manejo lento en las instituciones de control.

3. Definición Conceptual y Operacional de las Variables

En tanto, el proyecto de grado obedece a un tipo de investigación descriptiva y tipo de diseño no experimental. En consecuencia las variables, al no requerirse una hipótesis (al ser un proyecto no se puede establecer la indicación de hipótesis), es debido a ello, que las variables se derivan directamente del problema de investigación. A través de dichas variables se pretende describir el comportamiento de aspectos fundamentales del problema y objeto de estudio y en ningún caso manipular o modificar dicho comportamiento.

Se han determinado tres variables:

- Sistema logístico de registro.
- Sistema logístico de procedimientos.
- Instituciones participantes en los procesos de registro y realización de procedimientos.

3.1 Definición Conceptual de las Variables.

Las definiciones conceptuales son las siguientes:

- **Definición de Variable:** Una variable es una propiedad que puede variar (adquirir diversos valores) y cuya variación es susceptible de medirse.

- **Concepto de Variable:** (las definiciones lo hare bajo dos autores para establecer todos como opsi)
- **Definición de Dimensión:** Es un factor o rasgo a ser medido, por tanto existen diversos rasgos en cada variable que deben ser mencionados.
- **Definición de Indicador:** Señala como medir las dimensiones o rasgos de las variables en términos generales o criterios de marco.
- **Definición Instrumento:** Es la forma o modo de realizar un conjunto de acciones utilizando procedimientos para medir la variable y obtener información sobre la misma.

La definición conceptual de las variables en el proyecto son los siguientes elementos:

3.1.1 Sistema logístico de registro.

La logística busca gerenciar estratégicamente el movimiento de mercancías, vehículos y de personas, para un control de los datos propios y poder ser registrados, así como, todo el conjunto de información acotada a través de las instituciones y sus canales de distribución que se encauzan de modo tal, que la información recogida en el complejo maximice la efectividad de sus procesos para su veracidad, oportunidad y legalidad del tránsito en frontera. A la vez el almacenamiento, la protección, recuperación y la disposición de registros para un manejo logístico - estadístico del paso de frontera de Desaguadero.

El llenado de los distintos registros busca la fidelidad en el testimonio de la procedencia, tipo, variedad, cantidad y nivel (calidad) de la mercancía, en el paso fronterizo y su uso logístico de registro inter-institucional para un mayor control.

3.1.2 Sistema logístico de procedimientos.

Bajo la homogeneidad de la cadena logística de ambos países, da el cumplimiento de los requisitos en el tránsito de equipajes, mercaderías, vehículos y de personas. Desde un inicio, una buena orientación al usuario pasará por el cumplimiento de los procedimientos, bajo la administración logística de procedimientos que establece la armonización y simplificación de los pasos operativos y documentarios, lo que permitirá una mayor dinámica en el tránsito de los usuarios del complejo CEBAF, abaratando los costos en el traslado, documentación y tiempo de permanencia, tanto para las instituciones de registro binacional como para el transeúnte en el paso de frontera de Desaguadero.

3.1.3 Instituciones participantes en los procesos de registro y realización de procedimientos.

Las instituciones participantes en el complejo son de carácter binacional, las cuales están inmersas en el registro del tránsito de mercadería, vehículos, equipaje y de personas. Además de otros departamentos públicos y privados que buscan la seguridad y el bienestar de los usuarios.

El Complejo, para tener una mejor administración bi-institucional, contará con el servicio de intranet para un mejor manejo de esta entre las instituciones, haciendo un trabajo más sencillo y optimizando así el resguardo y verificación de los datos proporcionados por el usuario al cruzar el paso de frontera de Desaguadero.

Como se observa en la Operacionalización, de la primera variable se derivan dos dimensiones relacionadas con los documentos de ingreso y salida por el punto fronterizo. Los indicadores de ambas dimensiones son idénticos por cuanto se refiere al mismo conjunto de documentos de registro válidos para la entrada y salida de mercadería vehículos y de personas de un país u otro (Bolivia - Perú).

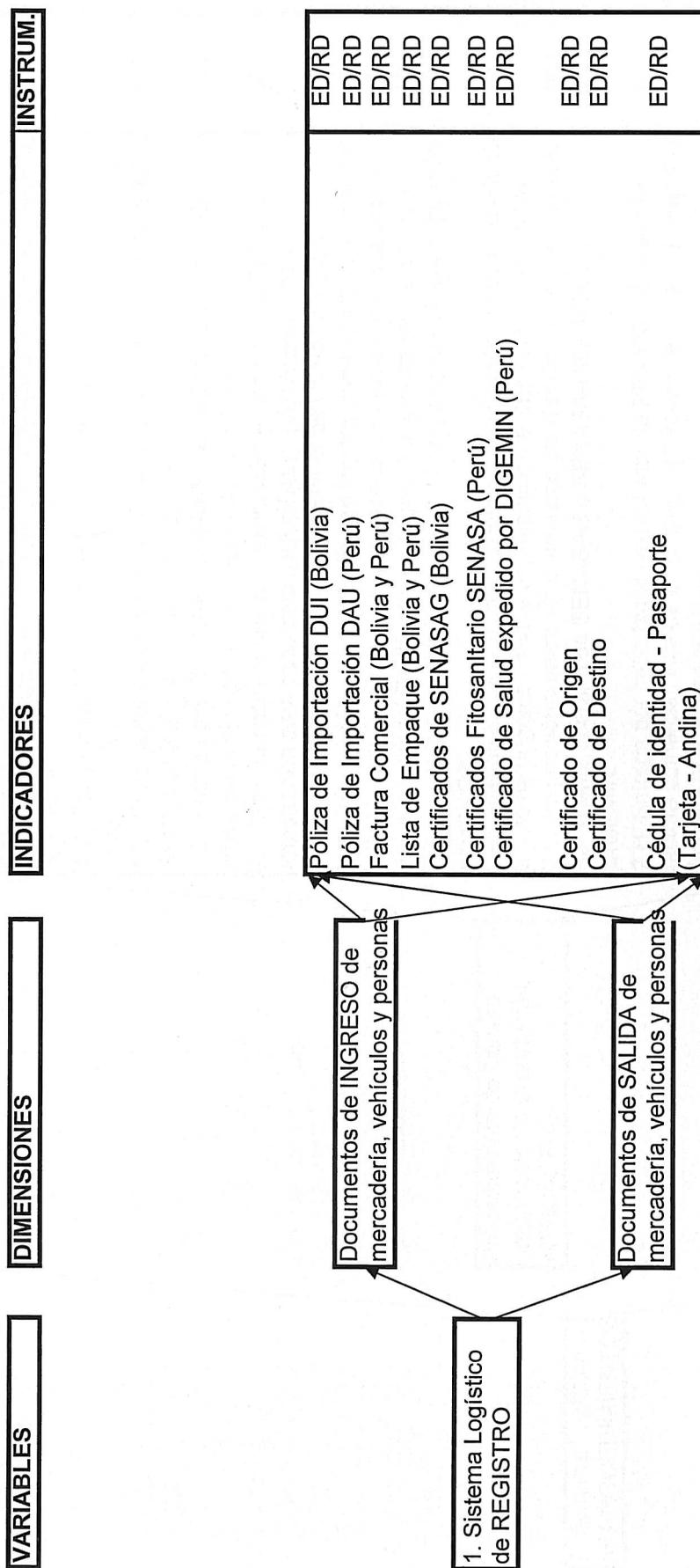
De la segunda variable se deriva en tres dimensiones relativas a los procedimientos de tránsito, mercadería, vehículos y de personas respectivamente; los indicadores correspondientes a cada dimensión toman en cuenta el conjunto de funcionarios de diferentes instituciones (según sea el caso de la dimensión), cuyo ordenamiento nominal del echo expresa un procedimiento o algoritmo de trabajo.

De la tercera variable referida a las instituciones participantes se derivan dos dimensiones, la primera, aquellas que están directamente vinculadas a la función del punto fronterizo (CEBAF). Sus indicadores están dados en los representantes de las instancias de migración, aduanas, SENASAG y policía. La segunda dimensión refiere a aquellas instituciones vinculadas de forma indirecta con la función del CEBAF. Sus indicadores son entre otros las representaciones estatales de instituciones bancarias, Ministerio de Salud, Ministerio del Ambiente, Ministerio de Producción y Ministerio de Agricultura.

En total, de las tres variables se derivan siete dimensiones y cuarenta y dos indicadores, los que permiten abordar el problema de investigación y objeto de estudio en todas sus facetas y manifestaciones, consecuentemente dar una respuesta más rica al problema planteado y elaboración de una propuesta como parte esencial del proyecto pertinente a las necesidades de ambos países involucrados.

Para comprender la interrelación de los procedimientos de control en el traslado por el paso fronterizo de Desaguadero se establece el registro, verificación y certificación de la documentación como factores de control por el Estado, esta tramitación en el cumplimiento de los procesos de traslado en la frontera de Desaguadero, se establece como la Operacionalización de Variables señaladas en las siguientes interacciones:

3.2 DEFINICIÓN OPERACIONAL DE LAS VARIABLES.



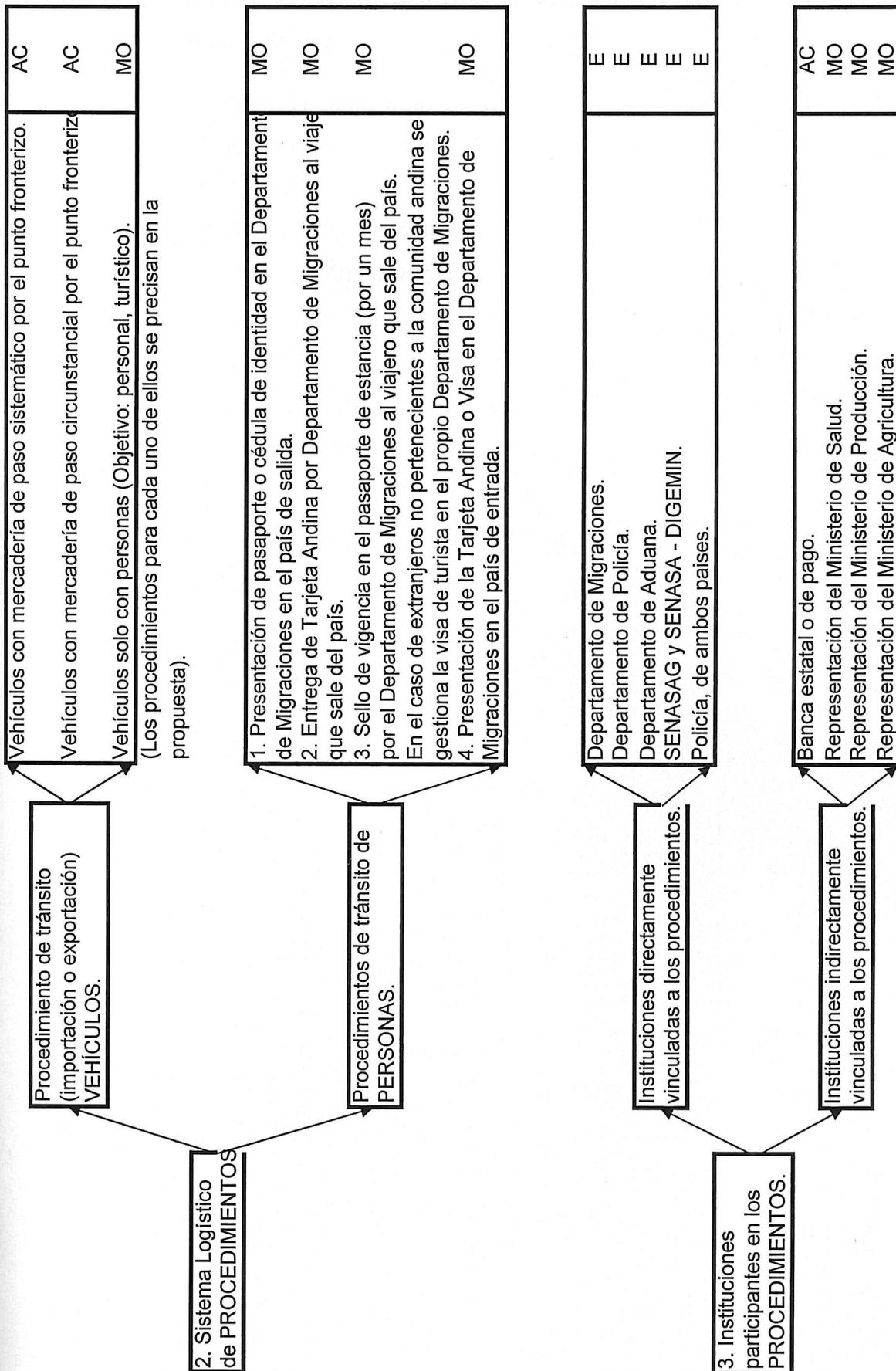
continúa...

1.A. Solicitud por importador - exportador de Certificado fitosanitario a SENASAG y SENASA-DIGEMIN (Bolivia - Perú respectivamente).	MO
1.B. Entrega de Código por SENASAG y SENASA-DIGEMIN a importador exportador.	MO
1.C. Pago de Certificado por importador - exportador al Banco (Bolivia Perú).	MO
1.D. Entrega del Certificado al importador-exportador por SENASAG o SENASA-DIGEMIN (Bolivia - Perú).	MO
1.E. Entrega por SENASAG o SENASA-DIGEMIN del PERMISO fitosanitario al importador - exportador (Ver Anexo N°10).	MO
2.A. Solicitud por importador - exportador en Aduana de Póliza de Importación para cada país (DUI o DUA) (Ver Anexo N°09).	MO
2.B. Solicitud por importador - exportador de Código a Aduana.	MO
2.C. Pago por Derecho de Póliza de importación-exportación en el Banco.	MO
2.D. Llenado del Certificado por importador - exportador ADUANAS.	MO
2.E. Entrega del Certificado de origen por importador - exportador - entrega de la Lista de Empaque (en el caso requerido) por importador - exportador.	MO
2.F. Entrega por importador - exportador de Certificado fitosanitario, Certificado de origen e Informe de Inspección a SENASAG y SENASA-DIGEMIN.	MO
2.G. Inspección y verificación de datos del Certificado con la mercadería por agente operativo de SENASAG o SENASA-DIGEMIN.	MO
2.H. Entrega por importador - exportador de PERMISO fitosanitario, factura comercial, lista de empaque, Certificado de origen y/o destino a Aduana (Ver Anexo N°11).	MO
2.I. Entrega por Aduana a importador - exportador de Póliza de Importación -Exportación al importador - exportador.	MO
2.J. Ingreso del importador - exportador al país correspondiente.	MO

En el caso de que la mercadería exceda los 3000 USD el importador o exportador requiere el apoyo de un tramitador operativo de una institución privada (agente aduanero) quien entrega un Certificado de despacho fronterizo adicional a la documentación ya mencionada.

Procedimiento de tránsito (importación o exportación) MERCADERÍA

2. Sistema Logístico de PROCEDIMIENTOS



Para la operacionalización de variables, se determinaron con las siguientes siglas en los instrumentos de uso:

- ED : Estudio Documental.
- RD : Revisión Documental.
- E : Entrevista.
- AC : Análisis de Contenido.
- MO : Método de Observación.



CAPÍTULO IV

Dispositivo de Prueba

CAPÍTULO IV: Dispositivo de Prueba

1. Argumentación del tipo de Investigación y tipo de Diseño de Investigación

1.1 Tipo de Investigación.

El presente proyecto se caracteriza por una investigación de carácter descriptivo, donde el interés de esta investigación es el describir la situación real del traslado comercial en el corredor inter-institucional en frontera³⁸ y establecer los medios por los cuales se optimice el control del traslado comercial, vehicular y de personas en el punto fronterizo de Desaguadero.

El complejo CEBAF, estará articulado por una diversidad de instituciones participantes bi-nacionales en los procedimientos vinculados al área comercial y de migraciones (instituciones directas e indirectamente participantes), que deben cautelar la información de datos registrados, en el tránsito de un país al otro, donde se describe su actuar en la recopilación del sistema logístico de registros y su verificación tanto a nivel documentario como operativo del ingreso o salida de personas, equipaje, vehículos y mercadería y la proyección de los procedimientos de tránsito que estos generen para una mayor certeza del control por el paso de frontera de Desaguadero.

La interrelación entre la estructuración de los procedimientos y su cumplimiento, acotarán a una mayor exactitud de la información proporcionada por la certificación y verificación de los bienes y/o servicios que se trasladen por el paso de frontera, y la veracidad que esta representa al encontrarse dentro del complejo evitando la manipulación de la documentación tramitada y lo mercantil.

1.2 Tipo de Diseño de Investigación.

Este trabajo es no experimental, porque las variables no serán modificadas ni manipuladas, los datos de las instituciones binacionales se recogerán en su contexto natural y serán trasladados a la investigación.

³⁸ Anexo N°02, Mapas: ciudad de Desaguadero Traslado Comercial.

El diseño de investigación en el proyecto es transeccional descriptiva por el registro de datos en el momento del uso de traslado de este, y no experimental por una visión como complejo en una interrelación con la sociedad y el impacto económico que esta pueda suscitar, solo será medible de forma cualitativa³⁹ por el enfoque real a sus resultados.

1.3 Unidades de Estudio.

Para la determinación de las unidades de estudio se tomó en cuenta al personal idóneo para aportar información valiosa al proyecto de investigación. En este caso, se adoptó el criterio de selección no probabilístico intencional, es decir, tomar la totalidad de la población de las unidades de estudio. Ellas son los siguientes:

- Directora de Operaciones y Desarrollo Fronterizo Ministerio de Relaciones Exteriores Lima – Perú (Dra. Nury Pinto).
- Director de Aduana Nacional de Bolivia sede Desaguadero (Ing. Abad Silva).
- Director de Aduana Nacional del Perú sede Desaguadero (Lic. Paul Miranda).
- Director General de Migraciones de Perú sede Desaguadero (Lic. Sandro Vargas).

1.4 Métodos e Instrumentos de investigación.

Entre los métodos de investigación se asumen los siguientes:

- **Deductivo – Inductivo:** Se considera un método científico general de investigación por el estudio realizado de un primer problema social de integración latinoamericana del cual se va desprendiendo a los puntos de fronteras, para nuestra investigación el paso fronterizo de Desaguadero, el cual bajo las observaciones e información del trabajo de las distintas instituciones binacionales, se relaciona sus objetivos y procedimientos para determinar los inconvenientes en una mejora laboral de sus funciones. El

³⁹ HERNÁNDEZ Roberto, Carlos Fernández y Pilar Baptista. *Metodología de la Investigación*. Ed. McGraw-Hill. Tercera edición. año 2002 (p. 286)

mismo parte de consideraciones teóricas generales (deducción) para la conformación del marco teórico y elaboración de los instrumentos de investigación. En el sentido inverso (inductivo), parte de los casos particulares para obtener información específica la cual explica o relaciona los fenómenos relacionados y vuelve a la generalización del conocimiento (deducción)⁴⁰.

- **Estudio Documental:** En el plano operativo se ha empleado el estudio documental, para la conformación y valoración del sistema de conocimientos del proyecto. Los instrumentos utilizados fueron las fichas bibliográficas y de contenido (de resumen, valorativas y textuales). Los documentos analizados fueron libros, documentos académicos, informes, documentos personales, etc⁴¹. material copilado, estudiado y analizado para el desarrollo de la presente investigación.

- **La Entrevista:** Estas citas se desarrollaron en relación a los objetivos establecidos por el IIRSA para la implantación de un CEBAF en la ciudad de Desaguadero y alcanzar el desarrollo comercial e integración de los países vinculantes. Se elaboraron tres entrevistas, una de las cuales se aplicó a dos unidades de estudio de la misma institución. Cada guía cuenta entre dos y cuatro preguntas semi-estructuradas, elaboradas según las funciones correspondientes a cada unidad de estudio e institución. Ellas son:
 - **Unidad Ejecutora del Proyecto**
Director(a) de Operaciones y Desarrollo Fronterizo:

 - **Institución de Aduanas**
A) Director de la Aduana Nacional de Bolivia sede Desaguadero:

⁴⁰ MUNCH Lourdes y ÁNGENELES Ernesto. **Métodos y Técnicas de Investigación**. Ed. Trillas. Tercera edición. año 1998 (p. 16)

⁴¹ Ibidem: p. 51

B) Director de la Aduana Nacional del Perú sede Desaguadero

- **Institución de Migraciones**

Director de Migraciones del Perú sede Desaguadero:

(Ver guía de entrevista en el Anexo N° 06: Entrevistas a Especialistas)

➤ **El Análisis de Contenido:** Sirve de base al análisis cualitativo del resultado de las entrevistas aplicadas, también considera análisis de rastreo para la determinación del objetivo de estudio⁴². A través de este método se determinan los valores fundamentales de forma comparativa entre los resultados de las entrevistas y aquellos que se expresan en el desarrollo del trabajo.

➤ **Método de Observación:** El mismo se aplicó para constatar las condiciones actuales de los puntos fronterizos boliviano y peruano, en particular de la ciudad de Desaguadero. El observar el cumplimiento del objetivo planteado por el IIRSA implica invertir un conjunto de exigencias para la implantación de un CEBAF, así como, el análisis in situ para la situación real de los procedimientos en el corredor binacional del traslado comercial. De hecho, la observación del contenido es de comunicaciones verbales y no verbales⁴³.

(Ver guía de observaciones en los Anexo N°02, Corredor Bi-institucionales y Anexo N°05 Fotografías, modalidades y movimiento de contrabando ciudad de Desaguadero).

➤ **Método de Triangulación:** A través del cual se realiza la comparación de los resultados del marco teórico, entrevistas y la observación. Esta comparación e interrelación permite al autor del proyecto la elaboración de conclusiones y recomendaciones derivadas del trabajo de campo y la obtención de conocimiento empírico.

⁴² MOHAMMAD Naghi. **Metodología de la Investigación**. Ed. Limusa Segunda edición. año 2001 (p.156)

⁴³ HERNÁNDEZ Roberto, Carlos Fernández y Pilar Baptista. **Metodología de la Investigación**. Ed. McGraw-Hill. Tercera edición año 2002 (p. 429)



CAPÍTULO V

Proyecto

CAPÍTULO V: Proyecto.

Centro Binacional de Atención Fronteriza Desaguadero

En el estudio del proyecto realizado sobre el traslado de mercaderías por la frontera entre Bolivia – Perú, se hace necesaria la implantación de un complejo de Centro Binacional de Atención Fronteriza, para poder tener un mayor recaudo del traslado comercial entre estos dos países, y así tener en salvaguardia al contrabando por Aduanas, ilícito que tiene un gran crecimiento monetario y la evasión del gravamen arancelario en perjuicio del Fisco Nacional y el desbalance en la Balanza Comercial. Situación por la que es planteada la implantación del CEBAF cuyo mayor aporte es la aplicación de un sistema integrado de información con un trabajo yuxtapuesto entre los distintos funcionarios para la certificación y verificación del traslado de mercadería, vehículos, equipaje y personas en tránsito por la frontera Bolivia – Perú.

Su Misión

Establecer la implementación del CEBAF Desaguadero y las instalaciones adecuadas para facilitar el traslado comercial con un mejor y eficiente control de mercadería por el paso de frontera, y la adecuada atención a los ciudadanos en tránsito.

Su Visión

Regularizar los procesos comerciales de forma adecuada para un incremento de la Balanza Comercial en beneficio del Estado por medio de Aduanas y, a la vez, para una integración regional de los países de Bolivia – Perú en una mejora de la calidad de vida de sus conciudadanos.

1. Análisis de los Resultados del Diagnóstico

1.1 Análisis retrospectivo de la Frontera Desaguadero y la necesidad del CEBAF.

Se recopiló información respecto a la evolución de las importaciones y exportaciones, así como del desempeño económico de los productores nacionales y el mercado de venta en el Perú.

En la ciudad de Desaguadero, la principal actividad económica es el comercio y es la fuente más importante en la generación de ingresos de las familias, por el sólo hecho de ser una ciudad fronteriza, con una estimación anual de 60 a 80 millones de dólares por la comercialización de los productos en forma informal o ilegal para el contrabando, esto muestra la importancia de una mayor presencia del Estado proponiendo la implantación de un CEBAF en el paso fronterizo de la ciudad de Desaguadero.

Los ingresos económicos familiares en el centro urbano de Desaguadero, generado por el comercio son ingresos que varían de acuerdo al tipo de bien comercializado y el capital del comerciante, con un promedio de 2,000 Bs/familia, asimismo, se encuentran familias con mayor capital, denominados los grandes comerciantes quienes obtienen ingresos superiores a los 5,000 Usd mensuales⁴⁴.

El paso de frontera de la ciudad de Desaguadero, está conformado por instituciones bilaterales de control, en una distancia de 700mt a lo largo de la Av. Panamericana, para un tránsito del corredor documentario; por el cual se realiza la tramitación del traslado de mercaderías, vehículos, personas y equipaje de país a país. Desaguadero presenta ser una ciudad de desarrollo comercial continuo y creciente, por donde hay un gran flujo vehicular de carga mostrándose como un nodo comercial consolidado; y dado que en la zona no existen áreas de estacionamientos y centros de servicio a camiones y tráileres, ha generado que

⁴⁴ Autoridad binacional del Lago Titicaca. Informe, del ALT Perú – Bolivia, PIGARS-evaluación Desaguadero – Bolivia. Ed. ALT. año 2008 (p. 43)

los vehículos de carga sean estacionados a lo largo de la carretera y las calles, obstaculizando el libre tránsito; a donde los agentes operativos aduaneros tienen que desplazarse para la verificación y certificación de los productos registrados. Adicionalmente se tiene el creciente espacio y movimiento comercial en la ciudad de Desaguadero, generando un gran problema en el control del traslado de mercadería de un país al otro.

Los Organismos de control en la zona de frontera, presentan una serie de inconvenientes en las distintas instituciones, y se observa de manera interna la situación de carencia en infraestructura de las instituciones del Estado, situación a subsanar para una mejor y mayor eficiencia en los procesos de registro y monitoreo del traslado por el paso de frontera de Desaguadero.

1.1.1 Paso fronterizo de Desaguadero.

El complejo del paso fronterizo Bolivia – Perú se desarrollará en la ciudad de Desaguadero, ubicado a ambos lados del río desaguadero, el cual esta interconectado por el puente internacional que une a ambas ciudades bajo el mismo nombre de Desaguadero Bolivia - Perú, las inspecciones en la fiscalización del control de carga se realiza en las calles o en los almacenes autorizados; el control de mercancías restringidas es difícil, debido al desorden y la cantidad de personas que atraviesan el puente, con poca disponibilidad a la inspección y la alta agresividad al control por los ciudadanos de la zona.

Situaciones que genera un alto nivel de ineficiencia e inoperancia de las distintas instituciones de control de mercancías sobre todo en el traslado de mercadería tipo carretilla (tricyclos) y botes⁴⁵, considerado como contrabando hormiga del cual se considera un equivalente a los $\frac{3}{4}$ (tres cuartos) del total del traslado de mercadería entre ambos países.

⁴⁵ Anexo N° 05. **Fotografías**, modalidades y movimiento de contrabando ciudad de Desaguadero.

Una mayor eficiencia para el control de productos, se dará con la implementación del CEBAF, donde se evaluará con los puestos de control para el público según los siguientes parámetros en la implementación:

- Accesibilidad y ubicación.
- Infraestructura y servicios básicos.
- Servicios de comunicación y equipamiento.
- Horarios de atención.
- Condiciones laborales.
- Procesos y Flujos.

La fijación del complejo CEBAF en la ciudad fronteriza de Desaguadero con Perú, se establece por la presencia de distintas instituciones de control en la localidad, para su implementación:

**Cuadro de Implementación Fronteriza
Nivel de Instituciones de Bolivia**

Región	Puesto de Control	Entidades Presentes						
		ADU	MIG	FEL	SEN	VMT	AGR	SAM
La Paz - Puno	Desaguadero	X	X	X	X	X		
	Carancas	X	X	X	X			
	Kasani	X	X	X				
	Tilali	X		X				

Cuadro N°01: Implementación Fronteriza Nivel de Instituciones de Bolivia
Fuente: Ministerio de Relaciones Exteriores Bolivia.

- Desaguadero y Carancas son localidades continuas o juntas.
- ADU: Aduana Nacional de Bolivia.
- MIG: Servicio Nacional de Migraciones y Naturalización.
- FEL: Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen.
- SEN: Servicio Nacional de Sanidad Agropecuaria e Inocuidad Alimentaria.
- VMT: Vice Ministerio de Transporte

- AGR: Ministerio de Agricultura.
- SAM: Dirección General de Salud Ambiental.

En este contexto, Desaguadero como ciudad intermedia de tránsito, es un nodo donde convergen varias rutas de transporte consolidadas, a través de las cuales se moviliza un volumen significativo del intercambio comercial entre Perú y Bolivia, por tanto, Desaguadero juega un rol estratégico como nodo facilitador del tránsito y también como sede en servicios complementarios al transportista terrestre, pudiendo generar condiciones que promuevan el desarrollo de servicios generales y especializados al transportista de carga por carretera entre Perú y Bolivia.

En consecuencia, una ciudad como Desaguadero al ser el lugar obligado de paso para los vehículos que transportan mercancías y personas entre Perú y Bolivia en ambos sentidos, no solo necesita mantener una buena conectividad físico-viaria (carreteras el Alto – Desaguadero, y a su par de Desaguadero - Ilo y Desaguadero - Puno), sino también, debe dotarse de infraestructura especializada que le permita desarrollar el concepto de complejo multi-servicios; dentro de ello se considera que existe potencial demandante para la implantación de un Complejo CEBAF.

1.1.2 Resultados del trabajo de campo.

Tal y como se señaló en el Capítulo dedicado al Dispositivo de prueba, se emplearon los instrumentos de investigación siguientes:

- Entrevistas (preguntas abiertas)
- Revisión documental.
- Observación.

a. Entrevistas a los Figurantes de Fronteras.

Los encuentros y conversaciones con personal de las distintas instituciones y de distinto rango (manera informal), dentro de su organización (aduanas, policía, migraciones, zoofito sanitario, gobierno local y regional, comerciantes,

transportistas y otros) con una entrevista abierta, permitieron una mayor comprensión y entendimiento de la situación y los distintos problemas actuales que se tiene de forma interna y externas (sociedad, institucional e interinstitucionales) ver guía de entrevistas, preguntas abiertas del Anexo N° 06 Entrevistas a los figurantes en Desaguadero.

Se desprende de las entrevistas las circunstancias del flujo y su proyección que se tiene en la ciudad de Desaguadero, son las siguientes opiniones:

- Se evidenció la importancia comercial del punto fronterizo de la ciudad de Desaguadero, frente a otros puntos en la frontera de Bolivia – Perú.
- Una mayor explicación de la implicancia del aspecto comercial, y la situación real comercial a la nominal, la que se observa en el traslado comercial.
- Desaguadero es considerado como un nodo logístico estratégico del comercio e importante para el transporte de carga.
- Gran movimiento de camiones en un promedio de 45 a 60 por día con carga de soya y sus derivados para la exportación boliviana.
- En el largo plazo se espera un mayor crecimiento en la exportación peruana por vía terrestre boliviana y por ende mayor movimiento
- La dinámica productiva actual está dada por los flujos de comercio entre Bolivia y Puno-Perú, así como por el de turistas.

Los funcionarios entrevistados mencionan en muchos casos carencias y malestar por la situación actual en la cual realizan sus funciones y actos laborales, estas opiniones en algunos casos muestran ser repetitivas a pesar de la diferencia institucional:

- El control de las distintas instituciones es heterogénea y dispersa, que muestra una débil presencia de los organismos del Estado.
- Infraestructura carente e inadecuada.
- No existen políticas de Recursos Humanos que compensen adecuadamente el esfuerzo de los funcionarios.

- El centralismo genera una escasa delegación en el personal para la alta capacidad operativa.
- Roles y competencias de autoridades de frontera difusas, que condicionan la superposición y el paralelismos de los funcionarios convirtiéndose en inconvenientes para los usuarios.
- Falta de consenso con las contrapartes para la coordinación de acciones transversales.
- Sus oficinas de atención al público son muy pequeñas y no se puede ni entrar ni salir.
- Debido a las demoras en los trámites administrativos y a la falta de espacio en el almacén, los camiones se estacionan en las inmediaciones del puente internacional.
- Por una diversificación de las demás instituciones, muchas veces se soluciona en sus oficinas.
- El contrabando si es representativo por la culebra que se da en la zona alta de Tilali.
- Problemas con reacciones socio-culturales de la población por sus ocupaciones.
- La falta de trabajo genera contrabando en la zona ya que emplea personas con mayor nivel de pobreza.
- La necesidad de implantar un complejo cerrado con mecanismos necesarios para prever y controlar el tránsito comercial y vehicular, como el de personas para brindar una mayor seguridad a los usuarios y funcionarios.
- Su accesibilidad a la ciudad es beneficiosa porque solo se cuenta con un camino pavimentado para el transporte.
- El complejo del CEBAF solo es una idea más y las cosas continuarán.
- Comentó que la idea del CEBAF es que controle los camiones ubicados en el cruce Ilo Puente Internacional - Desaguadero y se ubique lo más cercano al Puente Internacional.

b. Revisión Documental.

La revisión de documentos y notas se realizó a todas las instituciones de ambas naciones involucradas en el traslado comercial:

- Entidades fiscalizadoras (aduanas, policía, migraciones, SENASAG, otros).
- Entidades vinculantes, (cancillerías, municipalidades, cámara de exportadores, transportistas, otros).
- Entidades externas supervisoras y servicios (ODP - Región Puno, asociación de transportistas, banca estatal o de pago, otros).

Se verificó una heterogénea presencia de instituciones del Estado entre ambos países, lo que conlleva a una diferencia de procesos y procedimientos para el cumplimiento de los registros y el traslado de estos a su contraparte, causando pesar en los agentes de frontera. Estas diferencias abruma más en el área del traslado comercial por la falta de compatibilidad y la falta de precisión en los tipos, variedad de la mercadería que se traslada.

c. Observaciones.

Las observaciones son de carácter, participativo operativo en la verificación del cumplimiento del traslado de mercancías y sus procedimientos, y en lo administrativo la certificación de los documentos de traslado y su valoración de estos para el cumplimiento de los registros.

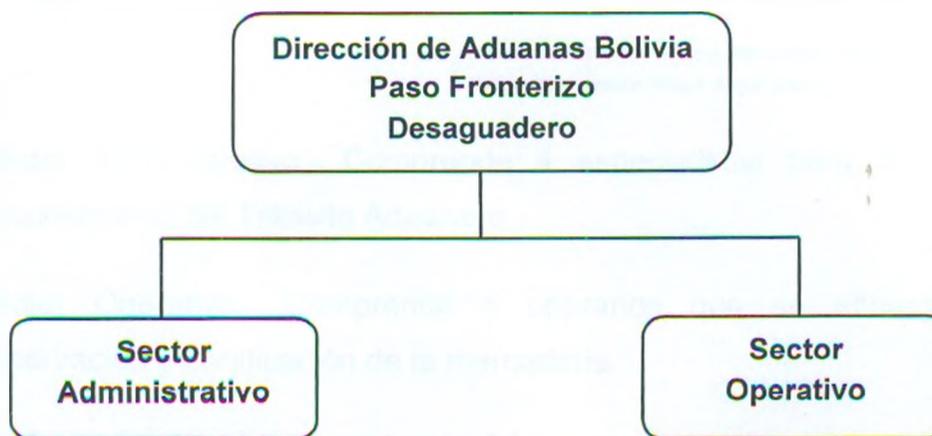
También se observó la evasión legal en el movimiento de mercadería por el paso de frontera, tráfico ilícito, las formas de evasión de mediana y pequeña escala de mercancías (contrabando), la subvaluación de productos que se realizan por la diferencia entre impuestos creando una competencia desleal y el efecto del dumping.

En el caso de la implementación de un complejo cercano al puente internacional que separa a los dos países, se observó que el espacio más amplio para su construcción está en el lado peruano pero, aun así para el

posible tamaño del complejo se observa la necesidad de la compra de terrenos de personas con un precio de los terrenos en los alrededores de 30.00 Usd por metro cuadrado, dichos terrenos están lotizados e inscritos en registros públicos.

1.1.3 Estructuración de Aduanas sedes en la ciudad de Desaguadero.

➤ Sede Aduana Bolivia ciudad de Desaguadero

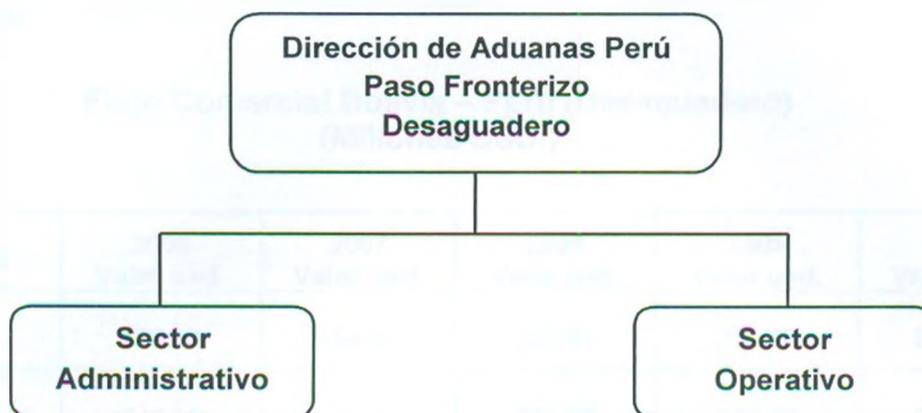


Esquema N°02: Sede Aduana Bolivia ciudad de Desaguadero

Fuente: Elaboración Propia, según puesto fronterizo Desaguadero

- Sector Administrativo.- Comprende 2 especialistas para el registro documentario del Tránsito Aduanero.
- Sector Operativo.- Comprende 3 operarios que se encargan de observación y certificación de la mercadería.

➤ Sede Aduana Perú ciudad de Desaguadero



Esquema N°03: Sede Aduana Perú ciudad de Desaguadero

Fuente: Elaboración Propia, según puesto fronterizo Desaguadero

- Sector Administrativo.- Comprende 4 especialistas para el registro documentario del Tránsito Aduanero.
- Sector Operativo.- Comprende 4 operarios que se encargan de observación y certificación de la mercadería.

Ambas estructuras tienen una organización básica similar, solo con la diferencia en la cantidad de personal para poder tener un mejor actuar en la fiscalización de los productos por fronteras.

1.1.4 Balanza Comercial por el paso fronterizo de Desaguadero.

La ciudad de Desaguadero se sustenta en una economía comercial formal y otra a la par, la informal (contrabando), por dicho medio brinda una sostenibilidad económica que representa, como fuente ocupacional mayor a las dos terceras partes de la población urbana. Teniendo Desaguadero el 92% del traslado de mercadería formal por la frontera Bolivia - Perú; y con la implantación del CEBAF se tendrá una mayor recaudación además del desarrollo comercial que ha sido creciente en los últimos años por ser declarada una ciudad de Zona de Libre Comercio Andina dispuesto por la CAN en el año 2006. En la ciudad de Desaguadero se aprecia el flujo comercial

entre los años del 2006 al 2010, con la siguiente descripción del flujo comercial:

**Flujo Comercial Bolivia – Perú (Desaguadero)
(Millones USD.)**

OPERACIÓN	2006 Valor usd.	2007 Valor usd.	2008 Valor usd.	2009 Valor usd.	2010 Valor usd.
Exportaciones	189,41	154,31	228,91	254,82	256,63
Importaciones	248,72	232,53	351,09	322,20	340,61
Balanza Comercial	-59,31	-78,22	-122,18	-67,38	-83,98
Intercambio Global	438,13	386,84	580,00	577,02	597,25

Cuadro N°02: Flujo Comercial Bolivia - Perú

Fuente: Informe de Comercio Exterior Global de Bolivia INE: Ene-Dic 2004, 2007.
Secretaría General ALADI, informe intercambio comercial

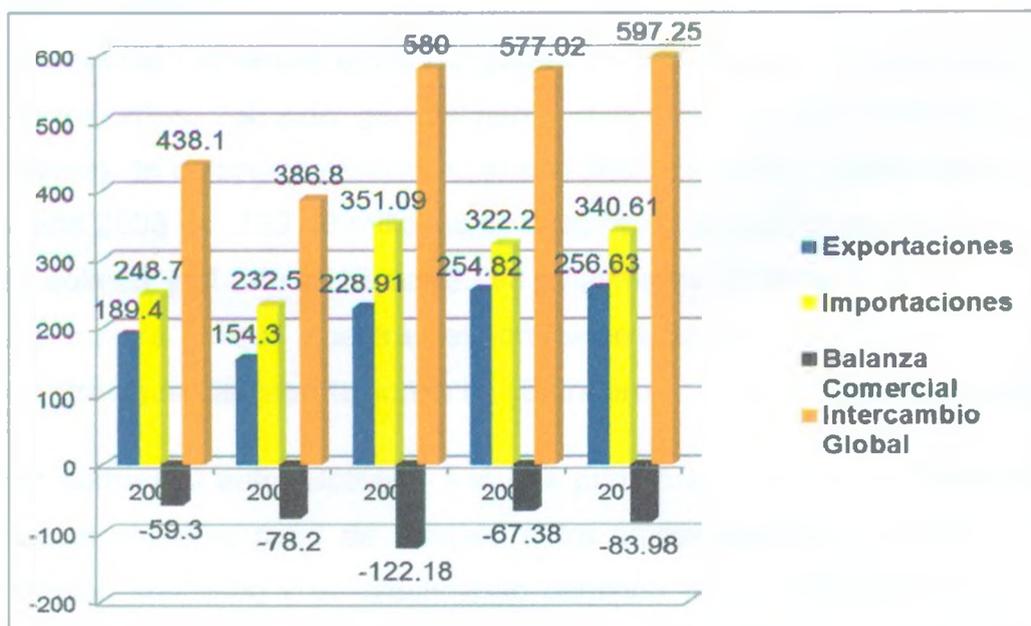


Gráfico N°01: Flujo Comercial Bolivia - Perú

El movimiento comercial entre Bolivia – Perú tiene una caída, de la gestión 2006 al 2007 en las exportaciones e importaciones por una posición contraria entre ambos gobiernos manifestada por sus gobernantes y sus respectivas

cancillerías, lo cual dio una inestabilidad económica-comercial entre ambos países y, a partir de la gestión 2007, las exportaciones, importaciones y el intercambio global tiene un crecimiento continuo por la implantación de una zona de libre comercio por la CAN, donde se incrementa notoriamente en el cuadro sus factores:

- Exportaciones bolivianas años 2007 al 2008, de 154,3 a 228,91 millones de dólares con un incremento de 74,6 millones Usd, equivalente al 48.35%, cerca de la mitad de las exportaciones generada un año atrás.
- Importaciones bolivianas años 2007 al 2008, de 232.53 a 351.09 millones de dólares con un incremento de 118.56 millones Usd, equivalente al 50,98%, mayor a la mitad de las importancias generado un año atrás.
- Intercambio Global años 2007 al 2008, de 386.84 a 580.00 millones de dolores con un incremento de 193.16 millones Usd, equivalente al 49.93%, técnicamente la mitad de crecimiento del intercambio comercial entre ambos países.
- La Balanza Comercial entre los países de Bolivia con el Perú que, en los últimos años, ha sido generalmente deficitaria; el año 2006 de -59.31 millones de dólares americanos, el año 2007 de -78.22 millones de dólares, el año 2008 de -122.18 millones de dólares, el año 2009 de -67.38 millones de dólares y el año 2010 de -83.98 millones de dólares; el año 2009 tiene una mejora porque nuestras exportaciones tuvieron una mejora continua mientras que las importaciones se contrajeron en un 9.17% al año anterior.

El flujo comercial entre Bolivia – Perú es primordial, el paso de Desaguadero por ser el principal paso de frontera entre ambas naciones, mostrando una exportación creciente y un crecimiento continuo en el intercambio global, las fluctuaciones muestran un carácter continuo de progresión y solo interrumpido por disposiciones del gobierno al prohibir la salida o ingreso de algunos productos; pero no se considera la evasión de impuesto por el contrabando para determinar la verdadera magnitud de las exportaciones y el intercambio global.

Los principales productos para la exportación e importación, por el paso fronterizo son:

- El 70% de la carga de exportación es soya y productos oleaginosos, esta carga es exportada a través de los puertos peruanos de Ilo y Matarani.
- Se importa de Perú principalmente: jabón, plástico, papel, fosfatos y fibras sintéticas, el movimiento de carga es menor⁴⁶.

1.1.5 Movimiento comercial por contrabando Bolivia - Perú.

El movimiento comercial por Aduanas de Desaguadero representa un punto importante en el flujo comercial de Bolivia con Perú, pero este movimiento económico se considera no aceptable debido a que la consideración del movimiento de las estimaciones de mercadería por contrabando en dólares es muy alta; este se presenta en el traslado de la mercadería ilegal por dos medios de transporte: el contrabando hormiga, donde la cantidad de movimiento en personas es bastante alta con una mayor diversidad de mercadería de traslado, y la de mayor volumen en cantidad de mercadería de traslado es por la culebra (movimiento grupal de contrabando no menos de veinte vehículos de carga pesada), el cual se desarrolla por caminos remotos no pavimentados en las alturas del Altiplano en la zona de Ninantaya y Tilali.

⁴⁶ Gobierno Regional de Puno – Gerencia Regional de Planeamiento. Estudio de potencialidades logísticas en el distrito de Desaguadero Ed. GRP año 2010 (p.71)

**Comercio Formal e Informal Bolivia – Perú
(Millones USD.)**

OPERACIÓN	2006 Valor usd.	2007 Valor usd.	2008 Valor usd.	2009 Valor usd.	2010 Valor usd.
Intercambio Global	438,10	386,80	580,00	577,02	597,25
Contrabando		800	1048	1200	1200

Cuadro N°03: Comercio Formal e Informal Bolivia - Perú

Fuente: Informe Comercio-Exterior-Ilegal-de-Bolivia-Estimaciones-2007-2008-parte-i
Informe SUNAT estadísticas estudios defraudación contrabando 2010.pdf

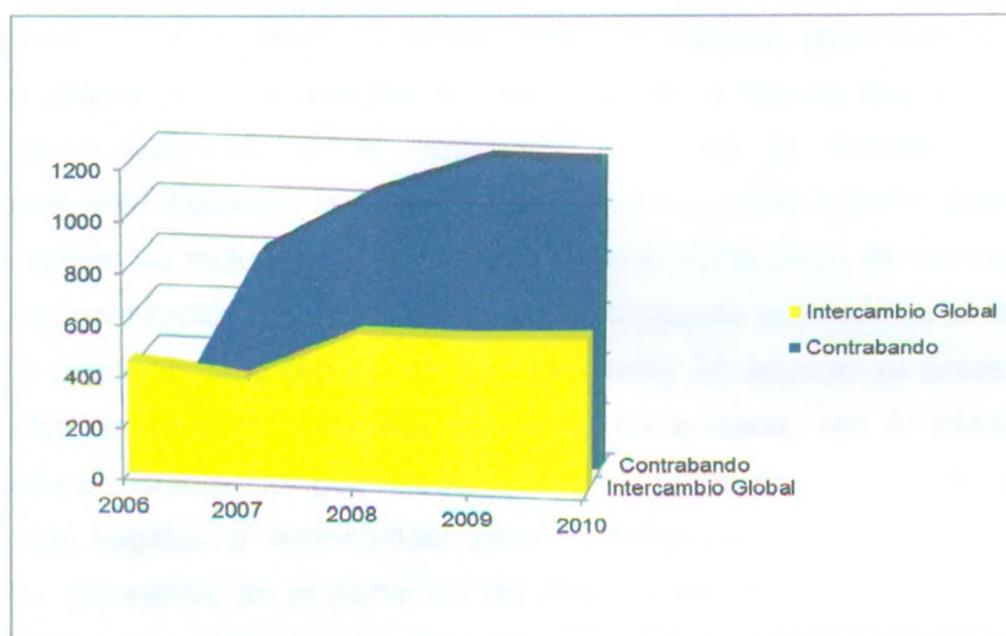


Gráfico N°02: Comercio Formal e Informal Bolivia - Perú

Los datos recolectados en el movimiento millonario del contrabando, causa una millonaria evasión fiscal y pérdidas para el Estado. Con un mayor control solo en la frontera de desaguadero disminuirá considerablemente el comercio del contrabando, para así poder redefinir las estrategias de control y seguridad en la frontera de Bolivia - Perú.

Cabe señalar que si estos montos fueran asimilados por estímulos de formalización, para un traslado formal mostrando los beneficios para los comerciantes como la agilidad de tramitación en fronteras (sobre todo en

productos perecibles), información actual de productos ya no restringidos, entre otros; se tendría una mayor captación de la recaudación y evitaría la competencia desleal que genera el contrabando a la producción nacional. Los montos anuales del contrabando representados porcentualmente son: el año 2007 en 206.82%, el año 2008 en 180.69%, el año 2009 en 207.97% y el año 2010 en 200.92%; del intercambio global, observando que el porcentaje de contrabando es estable pero muy alto, lo cual muestra que los órganos de control de mercadería debe tener cambios en los procedimientos o medios de control para una mejora o la neutralización del contrabando.

La diferencia del traslado comercial formal e informal (contrabando) entre ambos países, es muy alta por el diferencial de la brecha que presenta la información registrada en el movimiento comercial, el intercambio global registrado ante Aduanas, la cual es trasladada a empresas o instituciones para poder aplicar su facturación y la otra situación la declaración de mercaderías. Es la nacionalización de productos oriundos del país de procedencia para hacer un solo pago tributario (en el país nacionalizado); su opuesto se presenta en productos de cantidad y montos muy altos comerciales, con el traslado de mercadería establecido por el contrabando (productos subvencionados y productos ilegales o restringidos) para la comercialización en el mercado peruano (presencia en la parte sur del Perú –productos de mayor demanda contrabando⁴⁷).

En el contexto anteriormente descrito, la integración regional y las oportunidades que genera, hace notoria la necesidad de intensificar los vínculos y relaciones comerciales de Bolivia con los demás países de la región, en el presente caso Perú y, en especial con los departamentos, estados, regiones y provincias situados en su frontera.

Por su parte, el impulso a la Integración Fronteriza en sinergia con los procesos de integración regional requiere principalmente:

⁴⁷ Anexo N° 05: **Fotografías**, productos más comercializados para el contrabando.

1. Configurar un sistema informático de control interno e integrado multisectorial, en el tráfico internacional con una única y breve detención de mercancías, vehículos, personas y equipaje; para concretar su salida y entrada legales al otro país fronterizo.
2. La eliminación del mayor costo logístico, asociado al tiempo de una operación de transporte internacional, causado en los pasos de frontera por la detención de los vehículos para el doble control y, en el peor de los casos, por el "obligado" transbordo de mercaderías.
3. El establecimiento de políticas de Estado necesarias para solucionar problemas de desempleo, informalidad, pobreza, corrupción, falta de educación, capacitación y el tráfico ilegal (mercancía, vehículos, personas y equipajes), en el paso de frontera por los diferentes puntos de control⁴⁸, que afecta directamente al resguardo de las instituciones y la falta de un adecuado uso de sus instalaciones, generando el incremento de los tiempos y costos por el paso fronterizo.

1.2 Evaluación Comparativa del fundamento Legal de la administración de Aduanas de ambos países.

Para tener una comparación de la Ley Generales de Aduanas de Bolivia – Perú, se debe tener en cuenta que su estructuración tiene partes similares, equivalentes y distintas; lo que enfoca en términos generales una diferencia en sus enfoques, situación cambiante debido al tener una evolución distinta según el tipo de aplicación para el comercio externo que se pretenda y el uso de los exportadores e importadores para el comercio internacional de cada país.

Por ello, se establece en la comparación, la finalidad de las funciones Institucionales Aduaneras de los respectivos Estados de Bolivia - Perú.

⁴⁸ Anexo N°02, Corredor binacional traslado Comercial.

Bolivia: Artículo 3.- La Aduana Nacional es la institución encargada de vigilar y fiscalizar el paso de mercancías por las fronteras, puertos y aeropuertos del país; intervenir en el tráfico internacional de mercancías para los efectos de la recaudación de los tributos que gravan las mismas y de generar las estadísticas de ese movimiento, sin perjuicio de otras atribuciones o funciones que le fijen las leyes⁴⁹.

Perú: Artículo 10°.- La Administración de Aduana es el organismo del Estado encargado de la administración, recaudación, control y fiscalización del tráfico internacional de mercancías, medios de transporte y personas, dentro del territorio aduanero⁵⁰.

En el siguiente cuadro se establece las principales competencias de la función Aduanera para ambos países y el establecer las diferencias de la Ley General de Aduanas entre Bolivia – Perú.

⁴⁹ BANZER Hugo. *Ley General de Aduanas Bolivia LEY N° 1990*, Ed. Gaceta Oficial de Bolivia. La Paz 1999.

⁵⁰ TOLEDO Alejandro. *Ley General de Aduanas Perú DS. N° 129-2004-EF*. Ed. El Peruano. Lima, 2004.

Cuadro comparativo de La Ley General de Aduanas de ambos Países

	BOLIVIA	PERÚ	SÍMILES
BASE LEGAL	"Ley General de Aduanas Bolivia" LEY N° 1990, publicada el 28 de julio de 1999.	"Ley General de Aduanas Perú" DECRETO SUPREMO N° 129-2004-EF, publicada el 03 de febrero de 2004.	
CONCEPTO CONTROL ADUANERO	Anexo: Definiciones aplicables CONTROL DE ADUANA: Conjunto de medidas tomadas con vistas a asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera que la Aduana está encargada de aplicar.	Artículo 2°.- Definiciones: Control aduanero.- Conjunto de medidas adoptadas por la Administración Aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera, o de cualesquiera otras disposiciones cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de ésta.	Simil: en ambas legislaciones el control aduanero está destinado a asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera. Disímil: en la legislación peruana deja abierta la posibilidad de asignar mayores responsabilidades o ampliar la competencia de aduanas.
MERCADERÍAS SUJETAS A CONTROL	Artículo 60.- Todas las mercancías, medios y unidades de transporte de uso comercial, que ingresen o salgan del territorio aduanero, deben utilizar vías y rutas autorizadas por la Aduana Nacional y están sometidas a control aduanero. La persona que se introduzca en el territorio aduanero nacional, salga o	Artículo 162°.- Control aduanero Se encuentran sometidas a control aduanero las mercancías, e incluso los medios de transporte que ingresan o salen del territorio aduanero, se encuentren o no sujetos al pago de derechos e impuestos. Asimismo, el control aduanero se ejerce	Simil: la similitud más resaltante es que todas las mercaderías estarán sujetas a control aduanero. De la misma manera, todas las personas que ingresen o salgan del territorio estarán sujetas a control

	BOLIVIA	PERÚ	SÍMILES
	<p>trate de salir de él con mercancías por cualquier vía situada fuera de las zonas primarias de la jurisdicción administrativa aduanera, será procesada por delito de contrabando.</p> <p>Artículo 63.- Toda mercancía que ingrese a territorio aduanero debe ser entregada a la administración aduanera o a depósitos aduaneros autorizados. Las mercancías serán recibidas según marcas y números registrados en sus embalajes, debiéndose verificar su peso y cantidad en el momento y lugar de recepción.</p> <p>Las mercancías serán entregadas a los almacenes de zonas francas nacionales, sólo en el caso de que en el Manifiesto Internacional de Carga y Declaración de Tránsito Aduanero, estén destinadas a dichas zonas francas y consignadas a un usuario de las mismas.</p>	<p>sobre las personas que intervienen directa o indirectamente en las operaciones de comercio exterior, las que ingresan o salgan del territorio aduanero, las que posean o dispongan de información, documentos, o datos relativos a las operaciones sujetas a control aduanero; o sobre las personas en cuyo poder se encuentren las mercancías sujetas a control aduanero. Cuando la autoridad aduanera requiera el auxilio de las demás autoridades, éstas se encuentran en la obligación de prestarlo en forma inmediata.</p>	<p>Disímil: en la legislación peruana se incorpora la obligación de las demás instituciones a prestar auxilio cuando así fuese requerido. La legislación boliviana es más específica en describir el mecanismo que debe ser seguido cuando una mercadería ingrese a su territorio.</p>

	BOLIVIA	PERÚ	SÍMILES
ATRIBUCIONES DE LA ADUANA	<p>Artículo 33.- La Aduana Nacional podrá realizar los actos de fiscalización necesarios para el cumplimiento de sus funciones. Para tales efectos podrá:</p> <p>a) Realizar controles habituales y no habituales de los depósitos aduaneros, zonas francas, tiendas libres y otros establecimientos vinculados con el comercio exterior.</p> <p>b) Requerir de las entidades públicas, despachantes de aduana, operadores de comercio exterior y terceros, la información y documentación relativas a operaciones de comercio exterior.</p> <p>c) Solicitar informes a aduanas, empresas e instituciones extranjeras y organismos internacionales.</p>	<p>Artículo 5°.- Cooperación e intercambio de información</p> <p>Para el desarrollo de sus actividades la Administración Aduanera procurará el intercambio de información y/o la interoperabilidad con los sistemas de otras administraciones aduaneras o ventanillas únicas del mundo de manera electrónica o la integración de los procesos interinstitucionales, así como la cooperación con empresas privadas y entidades públicas nacionales y extranjeras.</p> <p>Las entidades públicas que registran datos en medios electrónicos, se encuentran obligadas, salvo las excepciones previstas en la Constitución y la Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, a poner a disposición de la Administración Aduanera dicha información de manera electrónica.</p> <p>La Administración Aduanera deberá disponer medidas para que el</p>	<p>Símil: en el marco de sus labores de control las aduanas de ambos países podrán requerir información referida a las operaciones de comercio exterior. Es decir, ambas buscan la integración de procesos interinstitucionales.</p> <p>Disímil: en este lineamiento de las normas no se observa diferencias a ser consideradas.</p>

	BOLIVIA	PERÚ	SÍMILES
		intercambio de datos y documentos que sean necesarios entre la autoridad aduanera y los operadores de comercio exterior se realicen por medios electrónicos.	
POTESTAD ADUANERA	Artículo 1.- La potestad aduanera es el conjunto de atribuciones que la ley otorga a la Aduana Nacional, para el cumplimiento de sus funciones y objetivos, y debe ejercerse en estricto cumplimiento de la presente Ley y del ordenamiento jurídico de la República.	Artículo 164°.- Potestad aduanera Potestad aduanera es el conjunto de facultades y atribuciones que tiene la Administración Aduanera para controlar el ingreso, permanencia, traslado y salida de personas, mercancías y medios de transporte, dentro del territorio aduanero, así como para aplicar y hacer cumplir las disposiciones legales y reglamentarias que regulan el ordenamiento jurídico aduanero. La Administración Aduanera dispondrá las medidas y procedimientos tendientes a asegurar el ejercicio de su potestad. Los administradores y concesionarios, o quienes hagan sus veces, de los puertos, aeropuertos, terminales terrestres y almacenes aduaneros, proporcionarán a la autoridad aduanera	Símil: en ambas legislaciones se aprecia que el concepto de potestad aduanera tiene un mismo objetivo, el cumplimiento de los objetivos contenidos en las disposiciones legales. Disímil: la legislación peruana señala además que dentro de la potestad aduanera está incluida la obligación de los administrados de proporcionar las facilidades debida para ejercerla.

	BOLIVIA	PERÚ	SÍMILES
		las instalaciones e infraestructura idóneas para el ejercicio de su potestad.	
VERIFICACIÓN DE MERCADERÍAS	<p>Artículo 63.- Toda mercancía que ingrese a territorio aduanero debe ser entregada a la administración aduanera o a depósitos aduaneros autorizados. Las mercancías serán recibidas según marcas y números registrados en sus embalajes, debiéndose verificar su peso y cantidad en el momento y lugar de recepción.</p> <p>ANEXO VERIFICACIÓN DE DECLARACIÓN DE MERCANCIAS: La acción llevada a cabo por la Aduana a fin de cerciorarse que la declaración de mercancías haya sido correctamente realizada y que los documentos justificativos correspondientes cumplen con las condiciones prescritas.</p>	<p>Artículo 166°.- Verificación</p> <p>La autoridad aduanera, a efectos de comprobar la exactitud de los datos contenidos en una declaración aduanera, podrá:</p> <p>a) Reconocer o examinar físicamente las mercancías y los documentos que la sustentan;</p> <p>b) Exigir al declarante que presente otros documentos que permitan concluir con la conformidad del despacho;</p> <p>c) Tomar muestras para análisis o para un examen pormenorizado de las mercancías.</p> <p>En los casos que la autoridad aduanera disponga el reconocimiento físico de las mercancías, el mismo se realizará en las zonas designadas por ésta en la zona primaria. La Administración Aduanera determinará los casos en que la inspección no intrusiva constituye el examen físico de las mercancías.</p>	<p>Símil: la semejanza en ambas legislaciones está dada por la finalidad de la verificación de las mercaderías, que es verificar la exactitud de los datos declarados.</p> <p>Disímil: la legislación peruana menciona de forma general que acciones se podrán tomar para concretar la verificación de las mercaderías.</p>

	BOLIVIA	PERÚ	SÍMILES
FUNCIONES DE LA ADUANA	<p>Artículo 31.- Las funciones de la Aduana Nacional son:</p> <p>a) Vigilar y fiscalizar el paso de mercancías por las fronteras y aeropuertos del país.</p> <p>b) Intervenir en el tráfico internacional para los efectos de la recaudación de los tributos aduaneros y otros que determinen las leyes.</p> <p>c) Prevenir y reprimir los ilícitos aduaneros dentro del ámbito de su competencia.</p> <p>d) Administrar los regímenes y operaciones aduaneras.</p> <p>e) Generar las estadísticas del tránsito de mercancías por las fronteras aduaneras.</p> <p>f) Las demás que le señalen las leyes.</p>	<p>Artículo 165°.- Ejercicio de la potestad aduanera</p> <p>La Administración Aduanera, en ejercicio de la potestad aduanera, podrá disponer la ejecución de acciones de control, antes y durante el despacho de las mercancías, con posterioridad a su levante o antes de su salida del territorio aduanero, tales como:</p> <p>a) Ejecutar acciones de control, tales como: la descarga, desembalaje, inspección, verificación, aforo, auditorías, imposición de marcas, sellos, precintos u otros dispositivos, establecer rutas para el tránsito de mercancías, custodia para su traslado o almacenamiento, vigilancia, monitoreo y cualquier otra acción necesaria para el control de las mercancías y medios de transporte;</p> <p>b) Disponer las medidas preventivas de inmovilización e incautación de mercancías y medios de transporte;</p> <p>c) Requerir a los deudores tributarios, operadores de comercio exterior o</p>	<p>Símil: un parecido a considerar es que este artículo señala modos de ejercer las acciones de control de la aduana y si viene enumera ciertos procedimientos, no hace esta enumeración con carácter cerrado, sino que reconoce que por la naturaleza de la función de verificación y control podrán existir otros mecanismos.</p> <p>Disímil: en este lineamiento de las normas no se observa diferencias a ser consideradas.</p>

	BOLIVIA	PERÚ	SÍMILES
		<p>terceros, el acceso a libros, documentos, archivos, soportes magnéticos, data informática, sistemas contables y cualquier otra información relacionada con las operaciones de comercio exterior;</p> <p>d) Requerir la comparecencia de deudores tributarios, operadores de comercio exterior o de terceros;</p> <p>e) Ejercer las medidas en frontera disponiendo la suspensión del despacho de mercancías presuntamente falsificadas o pirateadas, de acuerdo a la legislación de la materia;</p> <p>f) Registrar a las personas cuando ingresen o salgan del territorio aduanero.</p>	

Cuadro N°04: Comparativo de La Ley General de Aduanas de ambos países

Fuente: Elaboración Propia, de la Ley General de Aduanas de ambos países

Análisis conclusivo de La Ley General de Aduanas de ambos países.-

Después del análisis comparativo en las principales funciones de ambas Aduanas se concluye lo siguiente:

En primer lugar, las leyes aduaneras de ambos países no presentan diferencias en el ejercicio de la potestad aduanera que las hagan irreconciliables, en ese sentido ambos países podrían ejercer labores de cooperación en forma conjunta (yuxtapuesta) para lograr sus objetivos individuales, lo que brinda la FACTIBILIDAD del proyecto.

Por ello para una mayor armonizar de las leyes aduaneras entre ambos países, se busca el compromiso de organismos internacionales para su reestructuración y encontrar una homologación entre sus leyes, para ello tomamos en cuenta a la Organización Mundial de Aduanas (OMA). Esta organización alcanza con la participación de 185 aduanas afiliadas, la función de establecer, aplicar, apoyar y promover instrumentos internacionales para la armonización e implementación uniforme de los procedimientos y sistemas aduaneros simplificados y eficaces; que rigen el movimiento de mercancías, personas y medios de transporte a través de las fronteras aduaneras.

La propuesta de un Sistema de Armonización (SA), con la finalidad de formar un estándar multi-propósito para la comercialización a nivel mundial bajo este sistema, que será integrado por varios factores vinculantes para una homologación y aplicación de los procesos y tramites Aduanera en el traslado comercial de los productos por fronteras. Cabe mencionar que la aplicación de un solo modelo o convenio a cumplir por las distintas aduanas del mundo, no se puede realizar, porque la OMA es una Organización y no una Corte que dicte el modelo a cumplir con los gobiernos afiliados.

Por consecuente, se considera que para poder armonizar las leyes aduaneras, es preferible la participación de ambos países para la conformación y suscripción a los convenios de comercialización que modificarán los procesos y trámites

aduaneros de acuerdo a lo estipulado en dichos convenios, lo cual asemejará más a ambas Aduanas, como:

Gobierno: De Aduana - Aduana:

- Intercambio Electrónico de Datos para Administración, Comercio y Transporte - EDIFACT.
- Sistema de Información sobre Comercio Exterior - SICE.
- Acuerdos de Complementación Económica - ACE.
- Tratado de Libre Comercio - TLC, entre países, regiones y de país a regiones.
- Sistema Aduanero Automatizado - SIDUNEA, en Venezuela redujo los procedimientos de desaduanamiento de 37 a solo 7 pasos.

Empresarial: De Aduana - Empresa:

- Administración de Comercio Internacional - ICA/ITA.
- La Cámara de Comercio Internacional - ICC
- Operador Económico Autorizado - OEA.
- Acuerdo Multilateral de Inversión - AMI.
- Alianza Empresarial para el Comercio Seguro - BASC.
- Asociación Americana de Exportadores e Importadores - AAEL.
- Federación Internacional de la Asociación de Agentes Aduanales - IFCBA.
- Global Express Asociación - GEA.
- Simplificación de Comercio Internacional – SITPRO/ CSPCI.

El marco normativo para la mayoría de estas organizaciones gubernamentales o empresariales tienen por finalidad Asegurar y Facilitar el Comercio, en consideración las disposición de la Organización Mundial de Aduanas, la cual establece cuales deben ser sus prioridades de las aduanas del mundo y fomentar un comercio ágil y seguro a través de cadenas de suministro sólidas y seguras; y así promover la asociación, comunicación y cooperación entre el sector público y privado.

Para el caso de Bolivia, se desarrolló el Sistema de Codificación y Descripción del Sistema Armonizado, el cual es utilizado alrededor del mundo como base para la clasificación de las mercancías, de partidas y sub-partidas aprobado mediante el Convenio Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, el cual fue puesto en aplicación por parte de Bolivia con la Ley N ° 2452 del 21 de abril de 2003.

1.2.1 Evolución de la Ley General de Aduanas.

Para ambos Estados tuvo un desarrollo evolutivo la Ley General de Aduanas, estas por influencias a la corriente del marco político internacional determinando en el enfoque económico comercial para ambos países.

Evolución de la Ley General de Aduanas de Bolivia.

En la reunión de la ONU de 1964, se creó la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y el Desarrollo (CNUCED), que constituyó la primera institución especializada de la ONU sobre comercio y desarrollo, donde se presentó la resolución de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), que propone a América Latina se adopte un modelo de sustitución de importaciones, para favorecer la industrialización, con la implantación de altos aranceles y otras medidas restrictivas a las importaciones, así como una política selectiva para el ingreso de capitales, considerado centro/periferia.

Esta teoría influyo en la conformación de los procesos de integración Latinoamericanos, fundamentalmente, en la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) y en el proceso de la integración andina, conocido como Grupo Andino, ahora Comunidad Andina (CAN).

Evolución de la Ley General de Aduanas de Perú.

La evolución en la Ley General de Aduanas, se desprende de lo establecido por la Comisión Económica para América Latina CEPAL y los fundamentos

de la Comunidad Andina CAN; por la tendencia a un comercio externo libre al mundo. Esto empieza con el Tratado de Libre Comercio (TLC) con los Estados Unidos en el año 2004, modificando la Ley de Aduanas para dicho año y, para el año de 2012 tiene suscrito diez TLC (EEUU, México, Canadá, China, Corea del Sur, Japón, Singapur, Tailandia, Chile y Panamá), cuatro por entrar en vigencia (Venezuela, Costa Rica, Guatemala y La Unión Europea) y dos en negociación (Honduras y El Salvador).

Cabe mencionar que para el complejo CEBAF Perú - Chile, su homologación fue muy simple, porque entre ambos ya se existía un TLC y además que ambos países ya tienen muchos acuerdos comerciales suscritos con el resto del mundo y por ende la similitud de sus Leyes de Aduanas.

1.3 Análisis Retrospectivo de la frontera Santa Rosa y la experiencia en la Implantación del CEBAF Chile – Perú.

La frontera Chile - Perú, comprende su principal paso fronterizo entre los distritos de Chacalluta y Santa Rosa respectivamente, este paso de frontera está ubicada en la carretera, lugar establecido para la construcción e implementación de un complejo binacional, para el control de mercancías, vehículos, personas y equipajes; y poder optimizar los procesos de registro y documentación por medio de la homologación de estos. El complejo entra en funcionamiento a partir del 21 de agosto del año 2007 con una aplicación progresiva para su adecuación a la sociedad o usuarios del CEBAF Santa Rosa.

El movimiento comercial por el paso CEBAF genera un mayor control en los productos que cruzan la frontera de ambos países, mostrando una diferencia de montos drásticos en su balanza comercial entre Chile – Perú, con un manejo comercial entre las ciudades de Arica y Tacna respectivamente, causando un impacto en la Fluctuación de la Balanza Comercial, observando lo siguiente:

Balanza Comercial Chile – Perú (Complejo Santa Rosa)
(Millones USD.)

OPERACIÓN	2006 Valor usd.	2007 Valor usd.	2008 Valor usd.	2009 Valor usd.	2010 Valor usd.
Exportaciones	933	1.037	1.490	1.211	1.428
Importaciones	1427	1.686	1.846	692	1.331
Balanza Comercial	-495	-649	-356	519	97
Intercambio Global	2.360	2.724	3.335	1.903	2.758

Cuadro N°05: Balanza Comercial Chile - Perú
Fuente: Informe Banco Central de Chile.com

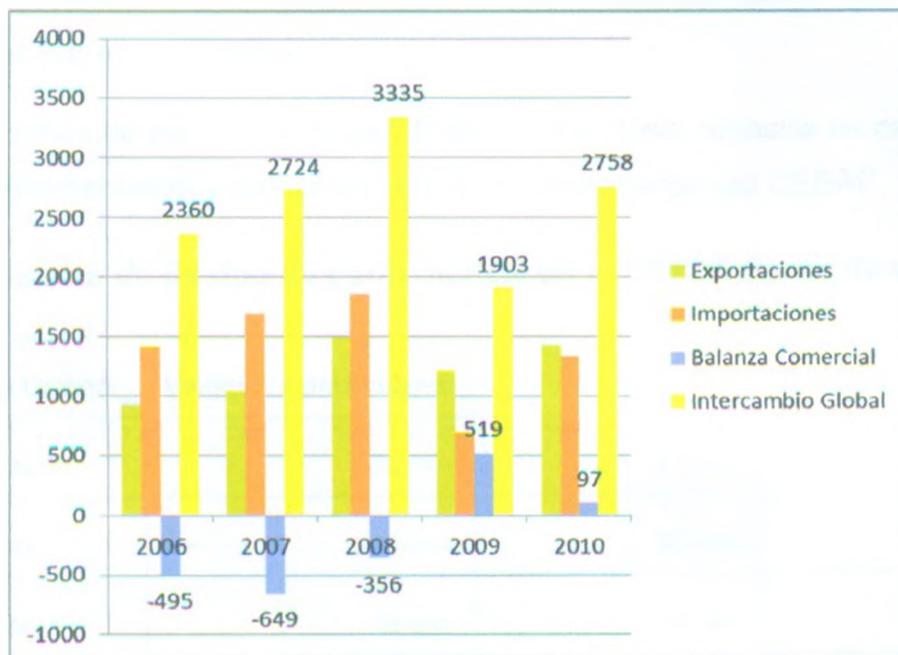


Gráfico N°03: Balanza Comercial Chile - Perú

Se observa variaciones comerciales en el año 2009, que posteriormente se va regulando sus montos en la importación de productos peruanos hacia Chile, registrando una caída de la tercera parte de la Importación en 1.154 millones de dólares (1.846 - 692 millones de dólares); considerando que el factor predominante a esta variación es la apertura el CEBAF Santa Rosa entre las

ciudades de Arica - Tacna, esta variación va tomando crecimiento en los siguientes años. Se desprende que con la implementación del complejo, el nivel de seguridad y control para la mercadería (contrabando), muestra un impacto de formalización en los comerciantes, evaluando que los resultado para el año 2011, este tenga un mayor crecimiento en la importación y así eliminar el movimiento ilegal de mercaderías en frontera.

Cabe destacar que el mayor impacto de este punto CEBAF está en la regulación del movimiento migratorio que se realiza por motivos comerciales o de turismo entre ambos países, donde la demora documentaria es agilizada en el traslado de las personas, con la implantación del CEBAF se buscó estimular el traslado de turismo de parte de la sociedad norte chilena a territorio peruano, por un consumo gastronómico, de servicios, salud, cultural, otros; debido a la diferenciación del tipo de cambio entre sus monedas.

El tránsito vehicular por el Complejo CEBAF Santa Rosa, muestra un cambio en el tiempo de permanencia y traslación con la implementación del CEBAF.

Cuadro de tiempo de permanencia en el CEBAF Santa Rosa

Ahorro de tiempo	Vehículos particulares	Buses	Vehículos de carga
Antes	36 min.	39 min.	6 hrs.
Ahora	20 min.	25 min.	2 hrs.
Ahorro	16 min.	14 min.	4 hrs.

Cuadro N°06: Tiempo de permanencia en el CEBAF Santa Rosa
Fuente: Informe evolución de pasos de frontera SUNAT de Perú - Chile

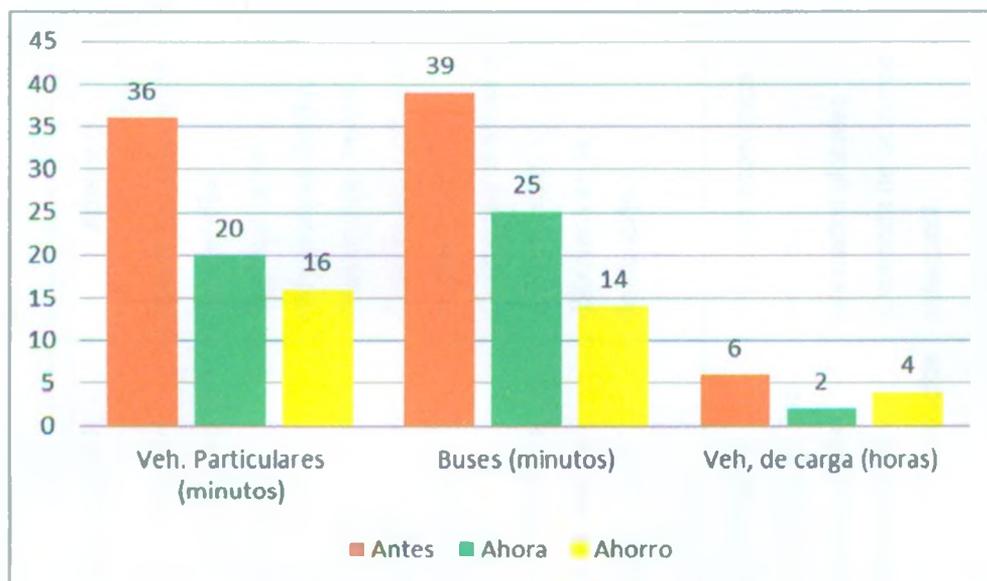


Gráfico N°04: Tiempo de permanencia en el CEBAF Santa Rosa

Se desprende del cuadro una disminución importante en el tiempo de permanencia con el uso del complejo CEBAF para:

- El tránsito de mercadería de 6 a 2 hrs. con una reducción porcentual del 33.33% en una tercera parte de la demora, cabe destacar que en la frontera de Desaguadero llega a tardar hasta cuatro días el traslado de los vehículos de carga.
- El tránsito de Buses (traslado de país a país, cabotaje) de 39 a 25 min. con una reducción porcentual del 35.89% superando en una tercera parte de la demora, en el caso del traslado por cabotaje entre Bolivia - Perú tiene una demora de una hora y media en frontera.
- El tránsito de vehículos particulares de 36 a 20 min. con una reducción porcentual del 44.55% cerca a la mitad de tiempo de demora cuando no había el CEBAF, y en el caso del traslado por la frontera de Desaguadero esta tiene una demora no menor a dos horas por la certificación de placa, motor o chasis; así como, la documentación correspondiente a la propiedad del vehículo.

Ciudad de Desaguadero.

➤ **Análisis P.E.S.T. para la implantación de un Complejo en la ciudad de Desaguadero.**

Factor	Elemento	Situación	Implicación	Oportunidad	Amenaza
Político	Política Comercial	Ciudad fronteriza que es zona de libre comercio binacional, donde la compra y venta de bienes se realiza entre intermediarios para generar el contrabando hormiga entre los comerciantes.	La comercialización se realiza con mayor intensidad los días martes y viernes, que son considerados como los días de feria, por consiguiente existe un alto grado de comercio por personas locales y de otras ciudades, establecido por la oferta y demanda.	<ul style="list-style-type: none"> -Mercado de mayor cantidad poblacional -Margen de mayor utilidad. -Mejor calidad ante competidores locales -Ingreso per-cápita mayor. -Cercanía comercial (tiempo de vida del producto). 	<ul style="list-style-type: none"> -Usuarios y clientes no establecidos. -En la industria competidores débiles -Presupuesto limitado. -Demora en el traslado de productos. -Contratos y alianzas en la distribución. -Bloqueos en la distribución.
	Política de Comercio Exterior	Tener un desarrollo integral comunitario abriendo el libre mercado dentro de la sub- región Andina.	La libre circulación de la mercadería de origen andino, entre los países de la CAN al estar beneficiado libre de aranceles.	<ul style="list-style-type: none"> -Nuevos mercados. -Mercados horizontales -Libre arancel en los productos regionales. -Exportación de productos nacionales. 	<ul style="list-style-type: none"> -Situación económica exterior. -Mercados globales. -Demanda de comercio estacional. -Capacitación en la

Factor	Elemento	Situación	Implicación	Oportunidad	Amenaza
				-Entrega directa (sin intermediarios).	región para la exportación. -Poca experiencia en el mercado directo.
	Cancillería	<ul style="list-style-type: none"> -Disposiciones en personas, bienes de capital y servicios de libre circulación. -No discriminación a la inversión extranjera. -Seguridad alimentaria interna. -Libre competencia. -Libertad para acceder al crédito interno y externo. -Libertad para adquirir acciones a nacionales. -Red de convenios de inversión CIADI y el MIGA. 	<ul style="list-style-type: none"> -Estabilidad de las regulaciones al trato no discriminatorio. -Estabilidad en el derecho al uso del tipo de cambio favorable del mercado. -Estabilidad de los regímenes de contratación laboral. - Estabilidad de los regímenes de promoción comercial. - Estabilidad del régimen de impuestos. 	<ul style="list-style-type: none"> -Influencias globales. -Geografía del país limítrofe. -Información e investigación de productos. -Extender las exportaciones a otros países. -Aplicaciones especiales entre gobiernos. -Mayor incremento comercial en puntos fronterizos de Bolivia con otros países, permitiría fomentar la inversión privada en beneficio de la zona de influencia 	<ul style="list-style-type: none"> -Efectos relaciones Políticas. -Geopolítica con el país limítrofe. -Mantener la capacidad interna. -No tener un plan comercial detallado. -Impacto de la legislación.

Factor	Elemento	Situación	Implicación	Oportunidad	Amenaza
	Marco Legal	Del Acuerdo Comercial entre Bolivia y Perú Decisión 321. Con carácter supranacional por el acuerdo de las Notas Diplomáticas en Santa Cruz.	Por las disposiciones que regulan la normativa binacional. -Bolivia: GM-413/2003/6760 -Perú: GAB SAA Resolución N° 6-7/35. En competencias financieras, económicas, administrativas y jurídicas.	-Beneficios comerciales por la CAN en los aranceles. -Ventajas en el comercio por el MERCOSUR.	-La globalización y modernización del Estado, amerita el diseño y actualización de políticas, normas y estrategias para el desarrollo y consolidación de los puestos fronterizo.
Económico	Gravamen Arancelario	Recaudación tributaria de ingreso o tránsito de mercadería y evitar la evasión y elusión de impuestos.	Verificación y armonización de los INCOTERMS para los productos, incluyendo el sector servicio a establecer por Aduanas.	-Libre arancel a los productos de la región. -Declaración de Zona Libre Andina, a la ciudad Desaguadero.	-Pasos de frontera clandestinos, defraudación de impuestos.
	Balanza Comercial	Indicador no exacto, en la magnitud real del déficit o super-habit de la balanza	-Mayor control contra el contrabando (evasión de impuestos)	-Regularidad de la balanza comercial entre los dos países.	-Menor recaudación por productos libres de arancel.

Factor	Elemento	Situación	Implicación	Oportunidad	Amenaza
		comercial entre Bolivia-Perú, debido a un fuerte nivel de contrabando.	-Canalizar el movimiento de mercaderías entre ambos países por el CEBAF.	-Se habrán instalado agentes privados de Aduanas en Desaguadero, ofreciendo servicios complementarios	
	Nodo Comercial	El paso comercial y migratorio en el punto de Desaguadero es la principal vía de traslado, haciendo un punto hub - comercial para productos asiáticos a Bolivia.	-Simplificación de los procedimientos aduaneros. -Facilitación para el movimiento de mercadería. -Logística en el traslado de mercadería. -Infraestructura adecuada de almacenamiento.	-La Construcción de carreteras requiere la implementación de pasos de frontera eficientes para que dichas carreteras sean económicamente sostenibles en el tiempo. -Ordenamiento y modernización de los servicios al transporte terrestre. -Facilidad en la movilidad por volumen.	-Incremento del tráfico internacional fronterizo de pasajeros y carga -Empresas privadas que ya ofrecen servicios demandados en fronteras (oligopolios). -Pasos de frontera clandestinos -Deficiente infraestructura vial y de comunicación en las áreas de influencia a la frontera

Factor	Elemento	Situación	Implicación	Oportunidad	Amenaza
Social	Seguridad	<ul style="list-style-type: none"> -La seguridad en la población es estable al contar con un aproximado de 25 mil habitantes, entre ambas naciones (10 mil Bolivia- 15 mil Perú). -Problemas habituales entre comerciantes son la distribución y almacenaje de mercancías, ocasionado por el traslado hormiga. -Complejidad por el movimiento del tráfico ilícito de mercancías por el paso fronterizo. 	<ul style="list-style-type: none"> -Cercanía en los lugareños (todos se conocen). -Ausencia de instituciones públicas. -Desorden en la venta y el movimiento de mercancías. -Problemas en los tiempos de llegada y entrega de la mercadería. -Problemas en la distribución de mercadería. 	<ul style="list-style-type: none"> -Convenios y/o alianzas estratégicas con instituciones en materia de control fronterizo. Seguridad Privada. -Incremento en el personal policial para la sociedad. 	<ul style="list-style-type: none"> -Insuficiente presencia del Estado en zonas de frontera -Ciertos grupos de comerciantes de Desaguadero, especialmente los informales, se podrían oponer a la implementación del complejo. -Incremento de organizaciones delictivas dedicadas al tráfico ilegal de mercancías y personas.
	Empleo	<ul style="list-style-type: none"> -Falta de una adecuada preparación técnica y profesional en la población. -Falta de personal acorde a las necesidades de las 	<ul style="list-style-type: none"> -Atracción de personal idóneo. -Capacitación del personal existente. -Incentivo para un desarrollo académico 	<ul style="list-style-type: none"> -Diferencia de costos en la mano de obra. -Poca cantidad de personal capacitado 	<ul style="list-style-type: none"> -El personal de instituciones son personas foráneas. -Escasos proyectos de inversión pública en zonas de frontera

Factor	Elemento	Situación	Implicación	Oportunidad	Amenaza
		instituciones. -Escala remunerativa baja.	formativo social.		
	Educación	La educación en la zona se presenta en su gran mayoría a nivel de bachiller o secundaria completa.	Por la demanda del sector público y privado la sociedad buscará una preparación técnica y/o universitaria para acceder a los nuevos puestos de trabajo.	-Mejor educación en la sociedad. -Preparación técnico profesional para la sociedad. -Mejorará la calidad de vida en los pobladores.	-Ninguna: la educación es el pilar del desarrollo de los pueblos.
Tecnológico	Equipos	El nivel de control es menor por no contar con equipos apropiados para la revisión de equipaje y mercadería en el paso fronterizo, situación que es aprovechada por los contrabandistas	Con la implementación de una estructura adecuada se incorporará infraestructura necesaria para el buen funcionamiento del complejo.	-Evitar el congestionamiento al optimizar los procesos de verificación. -Valida la documentación de mercadería.	-Personal no adecuado para su manipulación y mantenimiento de los equipos, lo que pueda ocasionar cuellos de botella en el manejo de los equipos.
	Intercambio de Información	-Las instituciones no cuentan con una adecuada sistematización	El registro mercantil por medio de la intranet que será dispuesto para la	-Permitirá la aceleración en la certificación documentaria.	-Peligro de infiltración en las redes internas de comunicación.

Factor	Elemento	Situación	Implicación	Oportunidad	Amenaza
		<p>en el control comercial.</p> <p>-En el caso migratorio se registra como archivo documentario, mediante la recolección de la tarjeta andina.</p>	<p>institución que lo requiera en el complejo.</p> <p>Con el intercambio de información el registro del tránsito de personas será almacenado en un base de datos</p>	<p>-La veracidad y el intercambio de información interna entre las instituciones en la procedencia de la mercadería y de personas.</p>	
Impacto Social	Tendencia	<p>-Promoverá el desarrollo socioeconómico de Desaguadero</p> <p>-Generará nuevos puestos de trabajo con MOC o MOSC.</p> <p>-Regulará y certificará el tránsito de mercaderías.</p> <p>-Disminuirá el comercio ilegal o contrabando.</p>	<p>El funcionamiento del complejo brindará orden, incrementando por un control integrado en:</p> <p>-Mercadería.</p> <p>-Personas.</p> <p>-Equipaje.</p> <p>-Vehículos.</p>	<p>-El desarrollo de la tecnología de la comunicación y la informática, permitirá la interconexión en tiempo real entre las diversas instituciones con la base de datos de la SEGIP/RENIEC, Banca, RQ-PNP, INTERPOL y otros</p> <p>-Información e investigación de products.</p>	<p>- La no aceptación de algunos grupos de la población local con el complejo, porque está relacionado con mayor control en el traslado de fronteras.</p>

Cuadro N°07: Análisis PEST de la Implementación del Complejo Desaguadero
Fuente: Elaboración Propia, diagnostico PEST de la fronterizo Desaguadero

Análisis del cuadro PEST identificando los factores más relevantes:

- **Política Comercial:** Es la situación crítica en la informalidad del comercio, entre ambas partes, que mediante la compra de productos por docena genera el contrabando hormiga por la gran cantidad de comercializadores que se trasladan a la ciudad de Desaguadero, estas compras que bajo el beneficio del Libre Comercio Andino no emiten facturación, evadiendo el fisco para ambos países. La intervención de las autoridades en las calles no son representativas debido al alto grado de enervación de los comerciantes, por la empatía que se tienen reaccionando en grupos contra la autoridad pertinente, tenemos como ejemplo en el año 2008 el recinto aduanero de Bolivia fue apedreado y posteriormente quemado, y en el lado peruano en el año 2011 también quemaron las instalaciones aduaneras en la ciudad de Desaguadero.
- **Balanza Comercial:** Representada por la informalidad ya descrita en la zona, no se tienen datos exactos de la comercialización que se hace al menudeo de los productos que cruzan la frontera, ni poder establecer las tendencias de compra y venta que estas puedan tener, y solo se tiene establecido las mercaderías que son trasladadas en vehículos de alto tonelaje. Desconociendo la verdadera magnitud de compra y venta entre naciones para poder establecer la situación real del déficit o super-habit para ambas naciones.
- **Seguridad:** Internamente y por ser una sociedad pequeña, el día a día en la ciudad de Desaguadero es muy estable, con algunas riñas por festividad o distribución de mercaderías entre ellos, pero el peligro más grande y por el cual su sociedad no desea una mayor presencia del Estado es el traslado de productos ilícitos transportados en ambas direcciones comerciales entre los dos países, que a futuro de venir conflictos más grandes por bandas o grupos armados.
- **Intercambio de Información:** No se realiza en la actualidad debido a la distancia entre instituciones, lo que conlleva a la manipulación y hasta adulteración de los documentos emitidos por las contrapartes o instituciones relacionadas en la comercialización, cabe destacar que en el sistema

migratorio no se tiene una base de datos para el seguimiento migratorio de las personas y que esta se hace de manera documentaria, por la tarjeta andina para ser trasladada la información a cuadernos de movimiento migratorio, desconociendo la situación real de cada individuo y su situación policial jurídica de la persona en tránsito. La interconexión para compartir la información en tiempo real entre las diversas instituciones comerciales y migratorias, con la base de datos de la SEGIP-RENIEC, Aduanas, Banca, Policía judicial (requisitorias), INTERPOL y otros.

Conclusiones del análisis PEST:

El medio holístico para la ciudad de Desaguadero muestra la necesidad de una mayor presencia del Estado, para poder prevenir y subsanar situaciones ilegales en el paso fronterizo y poder así combatir colateralmente la corrupción, el narcotráfico, la desasistencia educativa, el traslado ilegal de personas; como base central en la implementación del complejo que busca regular el comercio entre ambos países.

➤ Flujo del Tránsito Comercial ante Aduanas

Se desarrolla los pasos que se cumple en el traslado de mercadería ante Aduanas, por el paso fronterizo de Bolivia- Perú, estos pasos o procedimientos son diagramados en el siguiente cuadro:

Flujo Yuxtapuesto de los Procedimientos en el traslado comercial por ambas Aduanas:

1° Declaración Gral. de la mercadería

2° Manifiesto de carga en transporte

3° Solicitud a Aduanas del DUA/DUI

4° Pago de los aranceles por la mercadería

5° Copia de los documentos de transporte de la carga

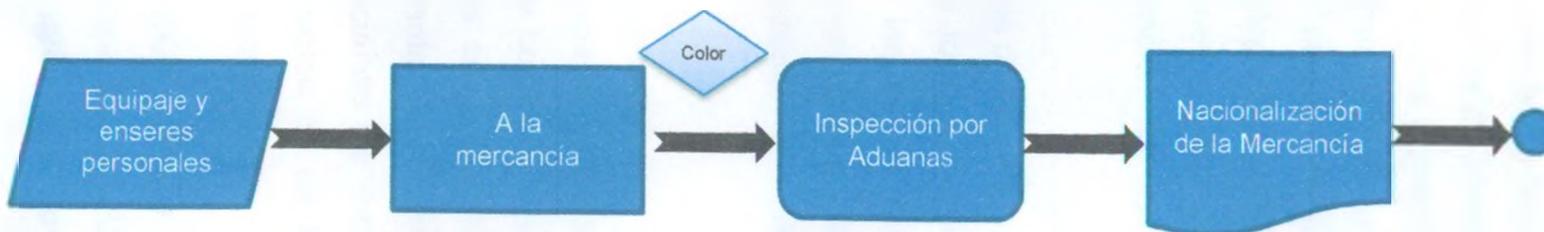


6° Lista de los tripulantes

7° Elaboración y acción de pedimento

8° Reconocimiento y revisión, física y documentaria

9° Desaduanaje de la mercadería Póliza



Esquema N°04: Flujo Yuxtapuesto de los Procedimientos en el traslado comercial

Fuente: Elaboración Propia, según los Procedimientos

2. Proyecto CEBAF en Desaguadero

Propuesta de Implantación del CEBAF Bolivia - Perú.

En la mayor parte del tiempo de la historia Republicana, Bolivia no ha contado con una política de Estado para el desarrollo sostenible de sus zonas de frontera. Es a partir de la participación en organismos internacionales de diversa índole donde se relaciona al comercio internacional y la integración de sus fronteras, ya que se han suscrito acuerdos estratégicos con los demás países, por la necesidad de involucrarse en el acelerado proceso de globalización e integración sub-regional, regional y mundial; que hicieron ostensibles las condiciones y la necesidad de introducir un cambio profundo en las relaciones y atención de los asuntos nacionales de índole fronterizo.

La importancia de atender el desarrollo de nuestros espacios de frontera vinculado estrechamente a procesos de integración fronteriza con los países limítrofes, requirió la formulación de una política nacional que incluía un marco de instituciones especializadas, normativa específica, lineamientos concertados de acción, metodologías de inversión, capacidad para la gestión de proyectos y financiamiento.

Al cumplir la política nacional en fronteras se favorece al desarrollo sostenible e integral de sus pueblos; incrementando los flujos comerciales, turísticos y de inversión bilateral; fortalecer la cooperación e impulsar la complementariedad y competitividad de sus economías; intensificar las acciones conjuntas dirigidas a fortalecer la integración física, en particular en sus componentes de infraestructura y servicios, energía, transportes y comunicaciones; propiciando las condiciones necesarias para avanzar gradualmente hacia la conformación de un Mercado Bilateral y el control de esta integración social, comercial y económica.

Es importante destacar que a partir del 1º de enero de 2006 Bolivia y Perú ya gozan de una Zona de Libre Comercio, como parte de la Zona de Libre Comercio Andina (ZLCA - Desaguadero) propuesta creada bajo el marco de la Comunidad

Andina de Naciones La CAN, circulación libre de gravámenes arancelarios. Acuerdo de reconocimiento a la importancia de las políticas de Estado en fronteras, se determina que una de las prioridades lo constituye las regiones y subregiones (áreas fronterizas para el desarrollo) y profundización de las relaciones económicas y comerciales de los países, bajo este marco se propone el complejo binacional CEBAF Bolivia - Perú.

Con la aplicación del complejo se establecerá mecanismos acorde y de manera multisectorial para un mayor control de mercancías, vehículos, personas y equipaje, bajo la integración física y funcional de los controles Aduaneros, de manera que los vehículos y su carga transportada sean vistos, una sola vez, disminuyendo los tiempos procesales de control, lo que brindará de forma colateral al complejo binacional una mayor dinámica en los flujos de carga y pasajeros, hecho que tendrá un impacto relevante en la economía de los usuarios y en la competitividad de nuestra producción para la aceleración de los procesos de comercialización y la integración en curso.

La integración funcional de las contrapartes institucionales de control, el intercambio de información integrada entre los sistemas de registro, la coordinación entre organismos bilaterales, las normas de procedimientos, la infraestructura apta para todos los procesos y procedimientos en las verificaciones aduaneras, las dotaciones adecuadas y los sistemas de control de gestión, son algunas de las principales ventajas que trae consigo el desarrollo del complejo CEBAF Desaguadero.

Es así que, para dar cumplimiento a los objetivos establecidos en los espacios de frontera se debe desarrollar el proyecto CEBAF Bolivia-Perú, y para una mejor comprensión de este, se apreciara los resultados del modelo del complejo CEBAF Santa Rosa, instituido en la frontera Chile- Perú, para fijar la conveniencia y la viabilidad del proyecto.

La mirada del complejo fronterizo CEBAF, es un emprendimiento nacional único de carácter binacional, centrado en la coordinación de los recursos e instituciones

que operan en el mismo, utilizando herramientas de control en gestión a fin de producir los cambios necesarios para elevar el grado de eficiencia operativa de los agentes públicos y privados dentro del complejo, comprometidos con la eficiencia y capacitación en forma permanente, serán puntos claves para maximizar el funcionamiento del complejo, con el fin de un mejor aprovechamiento integral de la infraestructura, apta para funcionar como un centro binacional de control multisectorial logístico informático integrado .

2.1 Establecer la Factibilidad para la Implantación del CEBAF en la frontera Bolivia – Perú.

Los puntos geopolíticos entre Bolivia – Perú para el tránsito binacional se establece:

2.1.1 Ubicación del complejo CEBAF.

La ubicación del complejo por el desarrollado del análisis ya descrito, y el cumplimiento de los requisitos básicos para la implantación de un complejo CEBAF se determinó a la ciudad fronteriza binacional de Desaguadero entre Bolivia – Perú.

2.1.2 Simplificación de procedimientos.

Con la nueva implementación se pretende dinamizar los procedimientos en la tramitación y el reconocimiento de la mercadería, para así poder, ahorrar tiempo y reducir los costos para los agentes comerciales en el proceso del tránsito comercial de su mercadería. Con la implementación de equipos de última generación acelerará y facilitará el registro y la constatación de los productos generando un mayor control de estos en el cruce de la frontera en la ciudad de Desaguadero.

El cruce de información entre instituciones por la nueva implantación del CEBAF, brindará una información oportuna, clara y veraz; de los datos

registrados en los formularios ante Aduanas, de la mercancía saliente e ingreso fronterizo entre Bolivia y Perú.

Además se debe prestar cuidado en circunstancias propias de la aplicación de un CEBAF, para un funcionamiento óptimo interno y externo en sus distintas disciplinas de control:

- Continuidad en el proceso de transformaciones, supervisión, y evaluaciones permanentes.
- Integración en cada paso, el funcionamiento de cada complejo debe ser abordado como un proceso de fusión empresarial.
- Las carencias actuales deben verse como una restricción y una oportunidad.
- Disminuir los tiempos que demandan los controles en frontera sin resentir o incluso incrementando la intensidad del trabajo de los mismos.
- Contribuir a un genuino proceso de generación de ventajas competitivas, sistemáticas en la región.
- Contribuir al incremento de la rentabilidad de las inversiones viales en los ejes de integración y desarrollo en las zonas de frontera.
- Aislar la insidencia de cada una de las causas que explican los tiempos de permanencia en frontera y actuar sobre ellos para su reversión.
- Evaluar el desempeño de las condiciones que definen al paso desable y adoptar en forma permanente aquellas que resulten satisfactorias.
- Extender los resultados obtenidos a los restantes pasos de vinculación bilateral y regional.

2.1.3 Normativa de los CEBAF

Los resultados de la adecuación Normativa del CEBAF dada la implementación Operativa del control y registro de mercadería son:

- La homologación de procesos y procedimientos para el registro de mercaderías y su adecuación al marco normativo binacional.

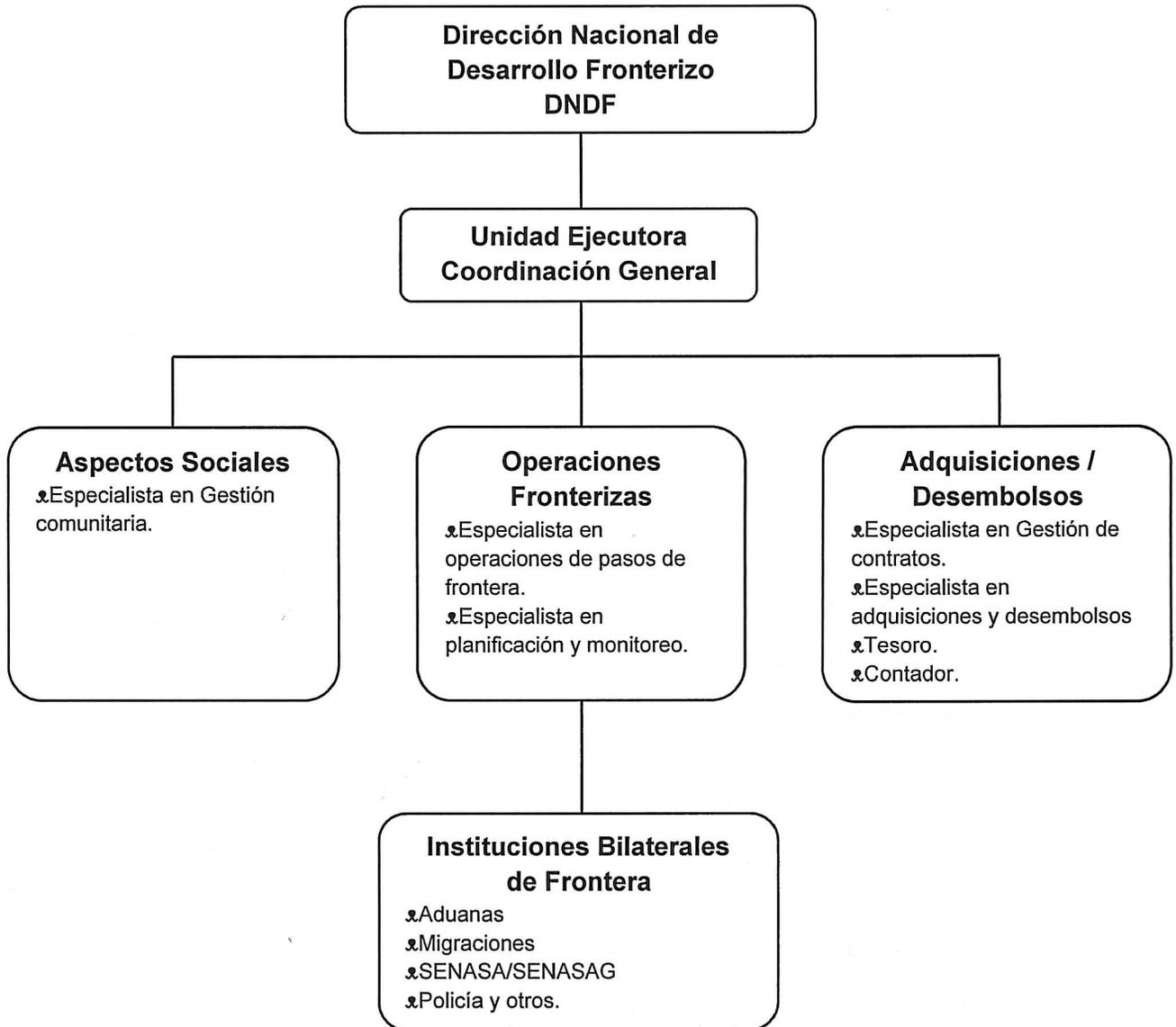
- El diseño y adecuación de los manuales operativos que consideren los procedimientos de control integrados por Aduana, con especial atención al cumplimiento de la normativa ambiental.
- La adquisición o desarrollo de software para el cumplimiento de los servicios fronterizos.
- Implementación de sistemas de registro de información común y específica.
- Adquisición de equipos informáticos, mobiliario y equipo de oficina.
- Desarrollo de programas de capacitación a los funcionarios y usuarios comerciales regulares de comercialización.
- Diseño de mecanismos de participación del sector privado (agencias aduaneras) en la gestión de la infraestructura fronteriza.
- Estudio de cadenas logísticas que pudieran ser desarrollados por el sector privado como proveedor de servicios logísticos o al transportista y a los usuarios comerciales.

Al haber determinado que el registro documentario homologado y simplificado, posibilitará el incremento del comercio bilateral; ello necesariamente pasa por la implementación de modernas instalaciones de control fronterizo, trabajo integral interinstitucional, equipamiento moderno para organismos competentes, fortalecimiento de capacidades, capacitación y sistemas de control integrado binacionales; y el soporte interno y externo para el buen funcionamiento del Complejo CEBAF.

2.1.4 Organigrama del CEBAF Desaguadero Bolivia - Perú.

Estructuración organizacional en la implementación del CEBAF Desaguadero.

Organización de la Unidad Ejecutora



Esquema N°05: Organización de la Unidad Ejecutora

Fuente: Min. Relaciones Ext Perú., Manual Oficial del Proyecto, CEBAF

2.1.5 Personal de coordinación del CEBAF.

- Directores de Operaciones y Desarrollo Fronterizo
Ministerio de Relaciones Exteriores
- Director General de la Aduana Nacional de Bolivia
- Director General de la Aduana de Perú
- Director de Aduana Nacional de Bolivia sede Desaguadero
- Director de Aduana Nacional del Perú sede Desaguadero
- Directores Generales de Migraciones
- Directores General de SENASAG y SENASA-DIGEMIN
- Representantes de la Policía de cada país

2.1.6 Factibilidad de la implantación CEBAF en Desaguadero.

- La ciudad de Desaguadero muestra ser conveniente para la implantación del CEBAF, principalmente por poseer la mayoría de entidades de control por ambas naciones para el control de mercancía, vehículos, personas y equipajes; como particularidades de control sanitario, ambiental y alimentario; para el cumplimiento del control en el tránsito de frontera.
- Los inmuebles o centros de control en todas las instituciones no se encuentran bien implementadas, no cuentan con mobiliario adecuado (ni las instalaciones propias), dificultad de movimiento interno por los usuarios, carentes de espacio laboral, instalaciones de descanso inadecuadas y las instalaciones de trabajo son cedidas por la municipalidad a excepción de la Aduana.
- Accesibilidad de Ingreso a la ciudad por tres vías pavimentadas, una boliviana (El Alto - Desaguadero) y dos peruanas (Ilo - Desaguadero y Puno - Desaguadero) además de la gran concurrencia comercial a la ciudad de Desaguadero.
- Cuenta con servicios de hospeda, alimentación, luz, telecomunicaciones, banca, entre otros servicios.

- Se considera a Desaguadero como un paso fronterizo por el tránsito internacional comercial y migratorio.
- Además de contar con un terreno amplio para la construcción del complejo, pero aun así, se prevé con casas y terrenos colindantes para su construcción.

Por todas estas atribuciones se considera ser **FACTIBLE** el proyecto del complejo CEBAF ubicado en la ciudad de Desaguadero.

3. Aportes

La implementación del CEBAF aportará con tecnología de punta para un mejor funcionamiento, dando una modernidad laboral a todas las instituciones públicas (optimizando los procedimientos y recursos humanos con mayor eficiencia) y otras vinculantes a esta, para brindar un mejor servicio a los usuarios. Con la homologación y simplificación, de los procedimientos y los registros, se buscará profesionales idóneos y competentes para su trabajo brindando una mayor capacitación del personal; que dará un efecto rebote en la sociedad en el campo técnico profesional en las instituciones públicas y privadas externas al complejo, con una mayor eficiencia laboral, generando una sinergia con un efecto multiplicador desarrollando todos los proyectos de sus comunas en los poblados cercanos al CEBAF Desaguadero.

Además, de un trabajo institucional e inter-institucional en el compartimiento de información por niveles de trabajo, bajo la aplicación de la intranet, el cual se agrupara según el trabajo y/o las funciones del puesto del trabajador para la interacción entre las diversas instituciones binacionales del complejo CEBAF Desaguadero.

4. Impactos

La apertura del CEBAF, es un proyecto a largo plazo, situación no común en zonas de fronteras o comunidades fronterizas, con una inversión pública y privada de implementación y mantenimiento de esta, que brinda el desarrollo socio económico de forma continua en las comunas locales y afines⁵¹.

La integración es un factor que contribuye de manera determinante al desarrollo económico-social de los países, y con un valor mayor en los puntos de frontera de su implementación y por ende, el bienestar de los pueblos mejorando su educación, economía para una mayor calidad de vida de sus pobladores proporcionando trabajo al generar negocios y puestos de trabajo para su sociedad. Con la unión y la relación intercultural, es menor en las zonas de frontera porque provienen de un mismo pueblo, a diferencia de los lasos que separan a la cultura de las capitales de cada país, rompiendo barreras ideológicas ocasionando un resultado sinérgico en el trabajo conjunto por un objetivo en común para encontrar el desarrollo de sus pueblos.

En la coyuntura generada, la comercialización se incrementara en las zonas de integración fronteriza (ZIF) y de mayores resultados en un mercado externo para sus productos, problema que enmarca a los pueblos fronterizos por estar aislados de la cadena productiva de los países, por la falta de infraestructuras en energía, comunicación y telecomunicación. Además de una prestación especial y de flexibilidad política con estos puntos fronterizos relacionados con el CEBAF por mantener una relación social más ecuánime entre la autoridad y los pueblos, brindando una sostenibilidad política en sus comunas, por un mayor contacto con sus gobiernos centrales y a la vez con el sector privado en la inversión de sus localidades, y por efecto una inserción social en la actividad económica y la cadena productiva, dando una satisfacción de sus pobladores por la inclusión social de las comunas cercanas al complejo CEBAF Desaguadero.

⁵¹ Centros Poblados afines se encuentran entre 15 - 20min. a distancia.

5. Oportunidades

El CEBAF Desaguadero está establecido por la gran fluctuación y dinámica comercial al ser un punto de tráfico comercial desde los puertos de la costa peruana a la totalidad de los departamentos bolivianos y ser nexo a los países de Uruguay, Paraguay, Argentina y la parte sur del Brasil y viceversa para una afluencia de las exportaciones e importaciones de estas naciones⁵².

El flujo de mercadería, vehículos y de personas, que concurren por su frontera (terrestre) y la viabilidad que muestra por la disposición de la mayoría de instituciones fronterizas y su experiencia en los pasos de frontera facilita la implementación del CEBAF de la ciudad de Desaguadero. Al ser una ciudad binacional apoya a ambos países para un desarrollo mancomunado de sus sociedades y a la vez que estas puedan brindar las necesidades para la solvencia del complejo del CEBAF.

El financiamiento del proyecto esta propuesto por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y su manejo será por ambos países para la implantación e implementación del complejo CEBAF Desaguadero.

⁵² Anexo N° 04. Red vial de comunicación terrestre de la frontera Desaguadero, a ambos países.

CONCLUSIONES



CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

Se ha cumplido con el objetivo de estudio del proyecto, demostrando la factibilidad del mismo bajo la satisfacción del cumplimiento de los objetivos específicos planteados y con un diagnóstico real para la implementación de medidas adecuadas que sustentará la implantación del complejo CEBAF-Desaguadero.

Por el movimiento comercial entre Bolivia – Perú, se concluye la necesidad de mayor presencia del Estado, debiendo cautelar la frontera y fiscalizar el traslado comercial del paso fronterizo, dando una mayor recaudación y registrando información exacta y oportuna de los productos que cruzan la frontera.

La diversa documentación y registro, hace engorroso el traslado comercial, por el tiempo de demora y las distancias entre las contrapartes institucionales de ambos países.

- Las estimaciones del contrabando son muy altas en los años 2007 al 2010 con 800, 1048, 1200 y 1200Usd millones, evasiones al fisco y con el ingreso de productos del Asia, estos valores del contrabando se incrementaran.
- El beneficio mayor para la implantación del CEBAF Desaguadero es por contar con la mayoría de instituciones de control Aduanas, Migraciones, Policía, SENASAG y el Vice ministerio de transporte.
- La ciudad de Desaguadero ejerce una actividad comercial, con un ingreso familiar de 2,000Bs. al mes y familias dedicadas al comercio ilícito con un ingreso de 5,000Usd. o 35,000Bs. al mes (efectos del contrabando).
- Las exportaciones bolivianas entre los años 2007 al 2008, son de 154,3 a 228,91 millones de dólares con un incremento de 74,6Usd millones, equivalente al 48.35%, cerca a la mitad de las exportaciones del año anterior, lo que muestra que incentivando las exportaciones con nuevos mercados puede tener un alto crecimiento.

- El intercambio global entre Bolivia - Perú, registra en el año 2010 un monto de 597,25Usd millones con un déficit de -83,98Usd millones, lo que muestra que no se tiene plan estratégico nacional de exportación.
- Existe enfoques diferentes en su evolución legal pero, las funciones aduaneras no difieren entre ellas haciendo posible una armonización de sus normas y poder así ejercer labores de cooperación en forma conjunta.
- En el caso normativo, la suscripción a organismos internacionales exhortará guiar de forma similar el desarrollo comercial de los países y poder homogenizar la Ley General de Aduanas para ambos países.
- El complejo CEBAF Santa Rosa con un régimen simplificado y armónico de registro redujo en un 35% a 45% el tiempo de permanencia cumpliendo con el objetivo del CEBAF, y la factibilidad de aplicar los controles integrados.
- De la experiencia del CEBAF entre Chile – Perú se observa variaciones en el año 2009, que posteriormente se va regulando en la importación de productos peruanos hacia Chile, con una caída de 1.154Usd. millones (1.846 – 692Usd millones de los años 2008/2009 respectivamente) mostrando un mayor y eficiente control en el traslado comercial no facturado.
- Ninguna de las instituciones cuenta con ambientes propios (salvo el inmueble de Aduana), las condiciones de los ambientes de las instituciones muestran problemas de hacinamiento, dificultades de circulación, flujos incoherentes respecto de la distribución espacial, carencia de espacios y mobiliario adecuados; y en general, las instalaciones internas de agua, drenaje y electricidad son deficientes.
- La integración comercial será favorable por el traslado comercial al unir los puertos del pacifico con el atlántico (vía Perú, Bolivia, Paraguay, Uruguay y Argentina) con el aprovechamiento del crecimiento de los puertos peruanos.
- El registro comercial del paso de Desaguadero, su fluidez comercial corresponde al 92% del tránsito comercial entre Bolivia – Perú.

RECOMENDACIONES



RECOMENDACIONES

RECOMENDACIONES

1. Proponer a las autoridades Aduaneras la implantación del complejo CEBAF, y que estas puedan crear lineamientos para su construcción.
2. Con el patrocinio del IIRSA, y el apoyo de la CAF y FONPLATA se regula el presupuesto de la implantación del CEBAF en el sector del puente Internacional nuevo que permitirá una mayor afluencia comercial del nodo Desaguadero.
3. Es recomendable por el tipo de funcionamiento yuxtapuesto el uso en las diversas instituciones de registro documentario en el complejo el uso del Modelo de Gestión Integrada, para una homologación simple, oportuna y veraz de la información registrada, para una disminución del tiempo de permanencia de los usuarios en el complejo CEBAF Desaguadero.
4. En las autoridades y personal de las diferentes instituciones muestran que no existe un conocimiento cabal de lo que constituirá un complejo CEBAF, con una visión limitada y en otros sobredimensionados, por tanto, es necesario una capacitación para mostrar los beneficios del complejo, empezando por la seguridad del personal y el cambio del hábitat laboral que será de forma más acogedora para una mayor eficiencia laboral.



BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

- Autoridad binacional del Lago Titicaca. Informe, del ALT Perú – Bolivia, PIGARS-evaluación Desaguadero – Bolivia. Ed. ALT. La Paz, 2008.
- Banco Interamericano de Desarrollo. Informe, Proyecto. Pasos de Frontera. PE-L1003 Perú. Ed. BID. Ciudad de México D.F., 2007.
- Banco Interamericano de Desarrollo. Marco Lógico del Programa Pasos de Frontera. Ed. BID. Washington, 2006.
- Banco Interamericano de Desarrollo. Más allá de las Fronteras. Ed. BID. Ciudad de Panamá, 2002.
- Banco Interamericano de Desarrollo. Pasos de frontera al sur de Perú. Ed. BID. Ciudad de México D.F., 2008
- BANZER S. Hugo. Ley General de Aduanas Bolivia LEY N° 1990, Ed. Gaceta Oficial de Bolivia. La Paz, 1999.
- CAMACHO Herbas, Gabriel y Silvia Molina Carpio. Integración e IIRSA. Ed. Pacífico. Ciudad de México, D.F., 2007.
- Comunidad Andina de Naciones. Decisiones en materia de servicios de transporte y desarrollo fronterizo. Ed. CAN. La Paz, 1994.
- Comunidad Andina de Naciones. Decisión 290, Póliza Andina de Seguros y Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera. Ed. CAN. La Paz, 1995.
- Comunidad Andina de Naciones. Decisión 381, Nomenclatura NANDINA. Ed. CAN. Bogotá, 1999.
- Comunidad Andina de Naciones. Decisión 398, Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera. Ed. CAN. Bogotá, 1999.
- Comunidad Andina de Naciones. Decisión 399, Transporte Internacional de Mercancías por Carretera. Ed. CAN. Bogotá, 1999.
- Comunidad Andina de Naciones. Decisión 434, Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre. Ed. CAN. Bogotá, 1999.
- Comunidad Andina de Naciones. Decisión 459, Política Comunitaria para la Integración y el Desarrollo Fronterizo. Ed. CAN. Bogotá, 1999.

- Comunidad Andina de Naciones. Decisión 467, Norma Comunitaria de Infracciones y Sanciones de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera. Ed. CAN. Lima, 2000.
- Comunidad Andina de Naciones. Decisión 477, Tránsito Aduanero Internacional. Ed. CAN. Lima, 2001.
- Comunidad Andina Naciones. Decisión 501, Zonas de Integración Fronteriza (ZIF) en la Comunidad Andina. Ed. CAN. Caracas, 2001.
- Comunidad Andina Naciones. Decisión 502, Centros Binacionales de Atención en Frontera en la Comunidad Andina. Ed. CAN. Caracas, 2001.
- Comunidad Andina de Naciones. Resultados 2010 principales indicadores económicos en los países de la Comunidad Andina, Mercosur y Chile. Ed. CAN. Quito, 2011.
- Consejo Nacional de Desarrollo de Fronteras Perú. Bases de la Estrategia Nacional de Desarrollo e Integración Fronterizos 2007-2021. Ed. RREE. Lima, 2007.
- Fondo Monetario Internacional (español). Informe, Logistics Performance Index, Ed. FMI. Washington, 2008..
- Gobierno Regional de Puno – Gerencia Regional de Planeamiento, Presupuesto y Acondicionamiento Territorial. Documento, Plan de Desarrollo Regional Concertado al 2007 - 2011. Ed. GRP. Puno, 2008.
- HERNÁNDEZ, Roberto, Carlos Fernández y Pilar Baptista. Metodología de la Investigación. Ed. Mc-Graw-Hill / Interamericana. Tercera edición, Ciudad de México D.F., 2003.
- Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. Documento, Facilitación del Transporte en los Pasos de Frontera de Sudamérica. Ed. IIRSA. Buenos Aires, 2004
- Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. Documento, Pasos de frontera entre los Países de Suramérica. Ed. IIRSA. Buenos Aires, 2002
- KOONTZ, H. y H. Weihrich. Administración una Perspectiva Global. Ed. Mc-Graw-Hill / Interamericana. Duodécima edición, Ciudad de México D.F., 2004.

- KRUGMAN, Paul. El internacionalismo "moderno": la economía internacional y las mentiras de la competitividad, Ed. Crítica. Barcelona, 2005.
- LLAMAZARE, Olegario. Reglas del ICC para el uso de Términos Comerciales Nacionales e Internacionales. Editorial. Cámara de Comercio Internacional. Barcelona, 2010.
- MERCADO, Salvador. Mercadotecnia Internacional, importación-exportación. Ed. Limusa. Cuarta edición, Ciudad de México D.F., 2006.
- MINGST, Karen. Organismos intergubernamentales, organizaciones no gubernamentales y derecho internacional. Ed. Fundamentos. Ciudad de México D.F., 2009.
- Ministerio de la Producción, Consejo Nacional de Descentralización. Documento, Plan de Desarrollo de los Corredores económicos-productivos del Sur peruano 2006 – 2016 (Plan del Sur). Ed. GRP. Lima, 2006.
- MOHAMMAD Naghi. Metodología de la Investigación. Ed. Limusa Segunda edición. Ciudad de México DF. año 2001.
- MUNCH, Lourdes y Ángeles Ernesto. Métodos y Técnicas de Investigación. Ed. Trillas. Tercera edición. año 1998.
- SOLARES, Alberto. Integración Teoría y Procesos – Bolivia y la Integración. Ed. Académica Española. La Paz, 2011.
- STEINBERG, Federico. La nueva Teoría del Comercio Internacional y la Política Comercial Estratégica. Ed. Deusto. Sexta edición. Madrid, 2009.
- Superintendencia Nacional de Tributación del Perú. Autorización de Operadores. Resolución 002097 de 23/12/11. Ed. SUNAT. Lima, 2011.
- TOLEDO, M. Alejandro. Ley General de Aduanas Perú DS. N° 129-2004-EF, Ed. El peruano. Lima, publicada el 03 de febrero de 2004.

WEBGRAFÍA

- BITAR, Sergio. Un futuro común Chile, Bolivia, Perú. año 2011.
En: <http://www.bcn.cl/de-que-se-habla/ex-senador-bitar-presento-libro-chile-bolivia-peru>. año 2011.
- Cámara de Comercio Internacional. Reglas del ICC para el uso de Términos Comerciales Nacionales e Internacionales, año 2012.
En:(http://www.iccspain.org/fitxers/PREGUNTAS_RESPUESTAS_INCOTERMS%202012.pdf)
- Companies Export (español). Concerns over other foreign trade barriers to export or investment. año 2008.
En: <http://export.gov/tradefinanceguide/index.asp>
- GUEVARA, Ernesto. El Perú y el Comercio Internacional Editorial: PUCP - Fondo Editorial. Lima, año 2011.
En: <http://www.librosperuanos.com/autores/autor/1882/Novak-Fabian>
- Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. Facilitación del Transporte en los Pasos de Frontera de Sudamérica. año 2009
En:http://www.iirsa.org/BancoMedios/DocumentosPDF/pfd_ftpf_completo.pdf.
- Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. Financiación de proyectos transnacionales de infraestructura en América del Sur. año 2002.
En:http://www.iirsa.org/BancoMedios/Documentos%20PDF/financiamiento_proyectos_transnacionales_de_infraestructura.pdf.
- Integración de la Infraestructura Regional Suramericana. Visión de negocios del Eje Perú – Brasil - Bolivia. año 2007.
En:http://www.iirsa.org/BancoConocimiento/V/vision_de_negocios_peru_brasil_bolivia/vision_de_negocios_peru_brasil_bolivia.asp?CodIdioma=ESP
- Integración & Comercio. El Repensar la Integración Latinoamericana. año 2011.
En: http://www.iadb.org/intal/icom/33/esp/e_articulos.html
- Organización Mundial del Comercio. Comercio y políticas públicas: Análisis de las medidas no arancelarias en el siglo XXI. año 2012.

En: http://www.wto.org/spanish/res_s/reser_s/wtr_s.htm

- Organización Mundial del Comercio. El Comercio Mundial en 2011 y perspectivas para 2012. año 2012.

En: http://www.iccspain.org/fixers/Comunicado_de_prensa_de_la_OMC_Crecimiento_del_comercio.pdf

- Organización Mundial del Comercio. Glosario de Términos. Actualizado al 2012. año 2012

En: http://www.wto.org/spanish/thewto_s/glossary_s.htm

- Organización Mundial del Comercio. La OMC y los acuerdos comerciales preferenciales: de la coexistencia a la coherencia. año 2011.

En: http://www.wto.org/spanish/res_s/reser_s/wtr_s.htm

- QUEROL, María. Estudio sobre los convenios y acuerdos de cooperación entre los países de América Latina y el Caribe, en relación con sistemas hídricos y cuerpos de agua transfronterizos. año 2003.

En: <http://www.eclac.org/publicaciones/search.asp?desDoc=Cooperaci%F3n+internacional%2C+Bolivia&functioninput=Cooperaci%F3n+internacional&cat=16&tipDoc=&pais=229&idioma=&agno=>

- Revista de ideas y propuestas de acción Política. Latinoamérica hacia la Firma de Grandes Acuerdos. año 2005.

En: http://nosotrosperu.org/old_version/revista/edi/n5/08.htm

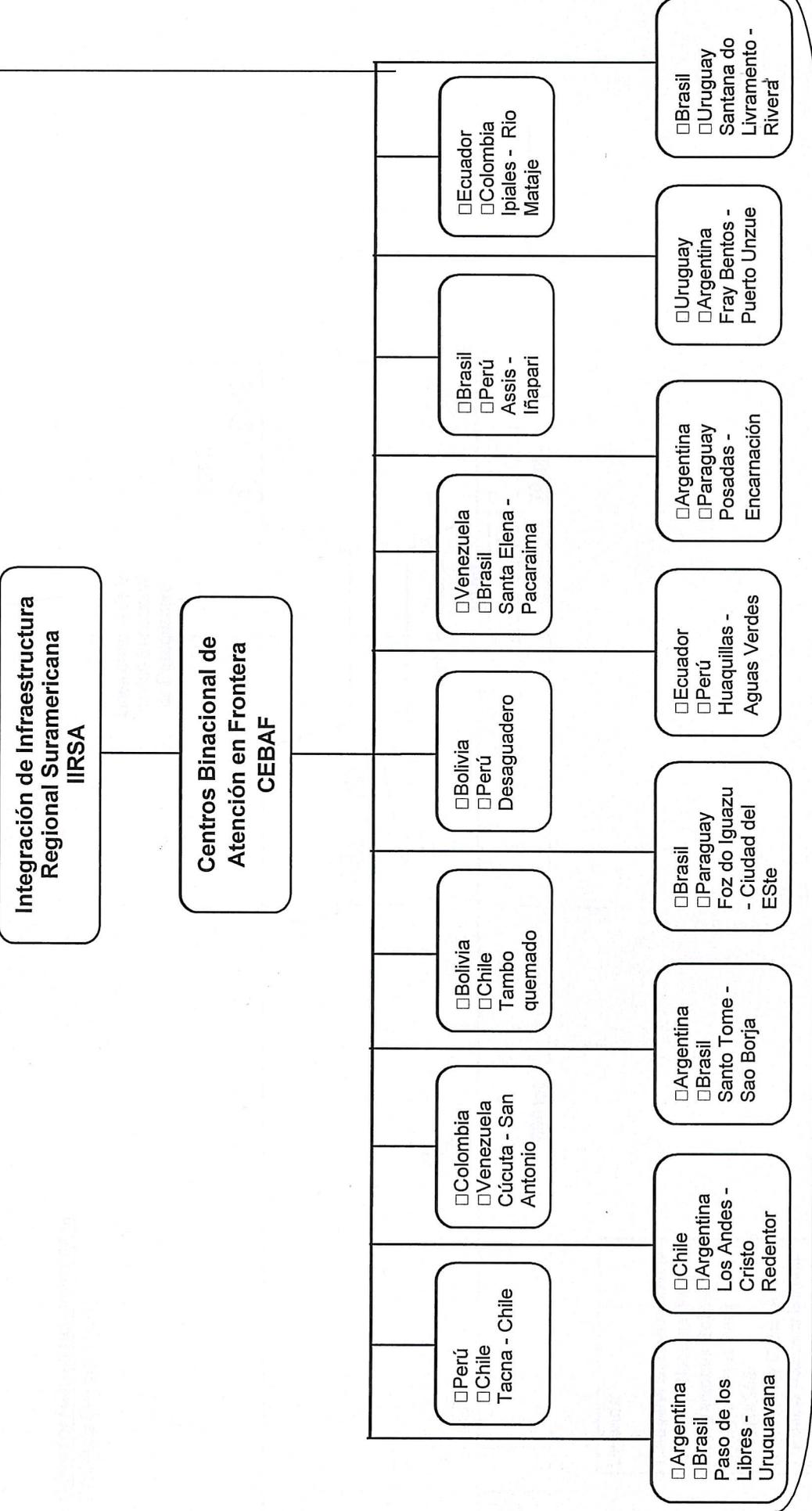


ANEXOS

Anexo N° 01: Principales Pasos de

Frontera Suramericanos.

Anexos



Cualidades que brindaran los CEBAF

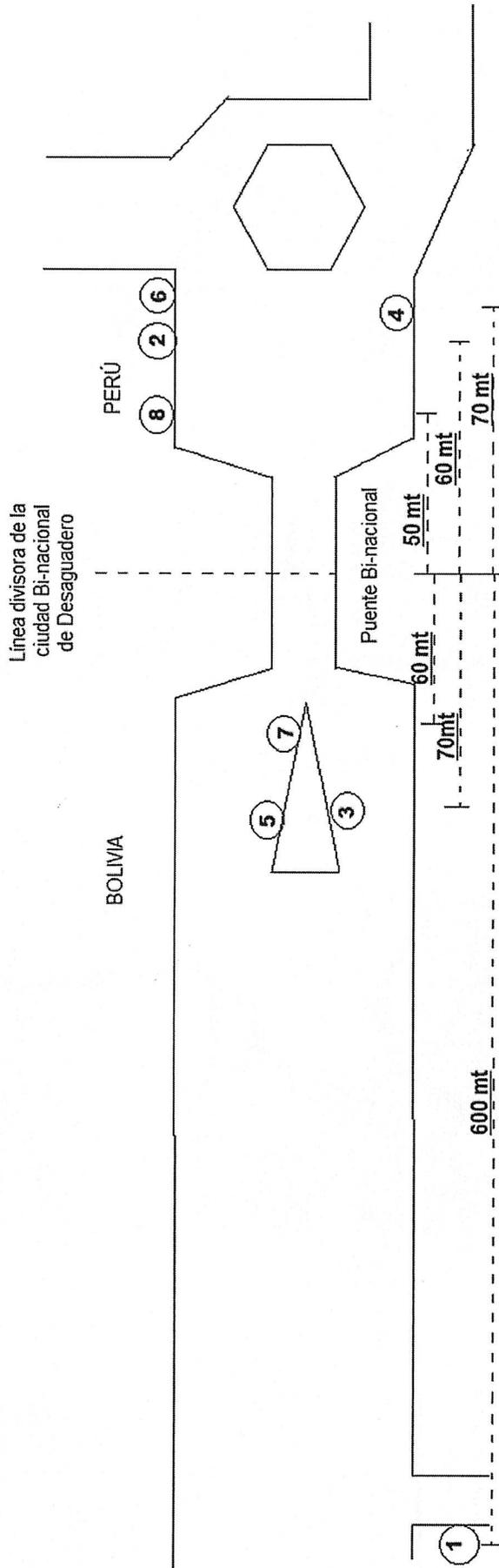
Impacto en la Existencia de un CEBAF Desaguadero

Fuente: Elaboración Propia, según Problemática.

Anexo N° 02: Corredor binacional de traslado Comercial.

➤ Mapa, Ciudad de Desaguadero Traslado Comercial.

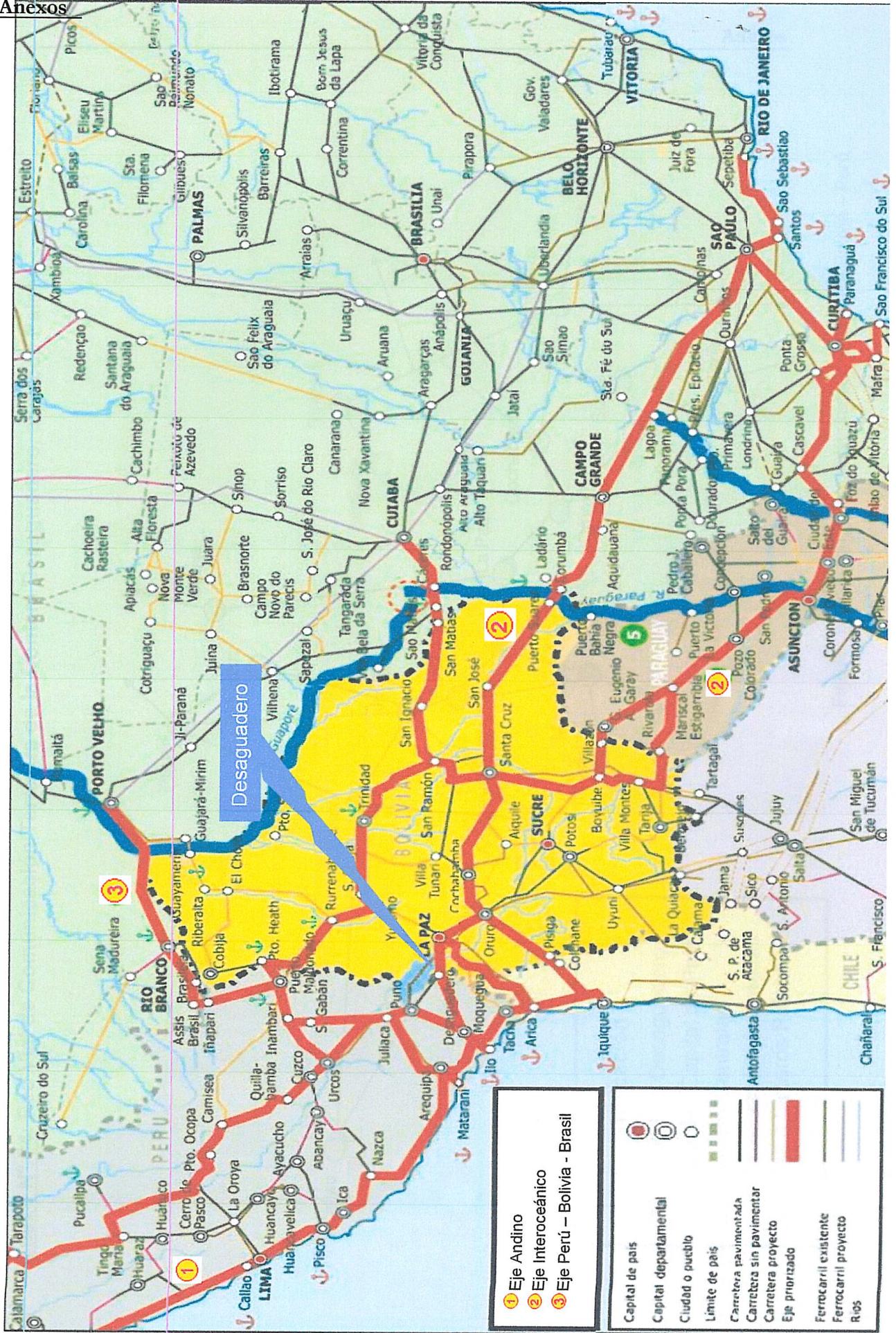
**Corredor Bi-institucionales de la
Frontera Desaguadero**



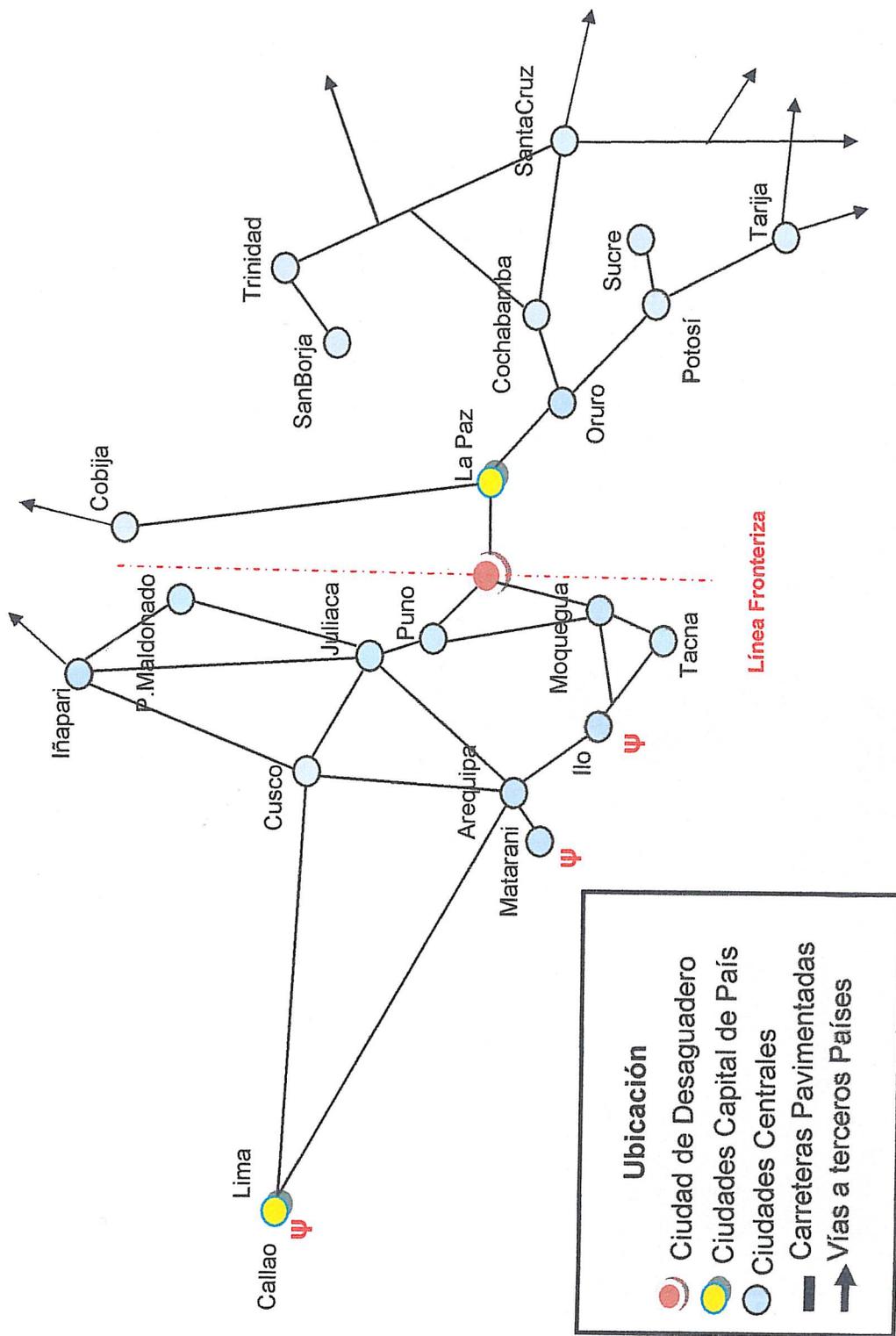
- Leyenda:**
- 1. Aduana Nacional Bolivia
 - 2. Aduana Nacional Perú
 - 3. Migraciones Bolivia
 - 4. Migraciones Perú
 - 5. SENASAG
 - 6. SENASA y DIGESA
 - 7. Policía Nacional Bolivia
 - 8. Policía Nacional Perú

Fuente: Elaboración propia, frontera Bolivia – Perú.

Anexo N° 03: Mapa con Los Ejes Viales de Bolivia - Perú



Anexo N° 04: Red Vial de Comunicación Terrestre de la frontera Desaguadero, a ambos Países.



Fuente: Elaboración Propia, Comunicación Terrestre Bolivia – Perú

Anexo N° 05: Fotografías.

➤ **Fotografías zona de frontera CEBAF Bolivia y Chile**



Fotografía frontera Bolivia – Perú (puente comercial)



Fotografía del CEBAF Perú – Chile

➤ Fotografías del transporte de mercadería en la frontera de Desaguadero.



Fotografía frontera Bolivia – Perú (hasta 400 carros de transporte comercial)



Fotografía frontera Bolivia – Perú (el vehículo toma rutas alternas para evadir la autoridad)

- Fotografías, modalidades y movimiento de contrabando ciudad de Desaguadero.



Fotografía frontera Bolivia – Perú (transbordo en triciclo al puente comercial)



Fotografía frontera Bolivia – Perú (traslados en votes en el rio desaguadero)



Fotografía frontera Bolivia – Perú (dos mujeres haciendo “Contrabando Hormiga”)

- Fotografías, Productos más comercializados para contrabando.



Fotografía: Zona de Frontera – Perú (productos de mayor consumo en ferias populares)

Anexo N° 06: Entrevistas**INFORMACIÓN DE ENTREVISTAS REALIZADAS**

La información recolectada por los cuestionarios establecidos según sus funciones se realizó a miembros de distintos puestos, para tener una visión particular de los distintos problemas, y por sus direcciones la situación real que se tiene de la localidad y la posible implementación del complejo CEBAF en la ciudad de Desaguadero.

1. Entrevistas a Especialistas:**➤ Unidad Ejecutora del Proyecto**

Dra. Nury Pinto, Directora de Operaciones y Desarrollo Fronterizo:

1. ¿Cuál es la función del complejo CEBAF y si está vinculado a los objetivos del IIRSA?

La idea del asiento del CEBAF, es para un trabajo conjunto de funciones laborales entre los funcionarios de ambos países y tener mejores resultados entre sus instituciones en el control fronterizo por el Puente Internacional de Desaguadero, y si, corresponde al objetivo de integración de los países por el transporte y el flujo comercial entre países, para la frontera con Bolivia.

2. ¿Considera que el CEBAF deba implantarse en la ciudad de Desaguadero?
Por el traslado comercial y la comunicación vial de los ciudadanos en la zona, es el mejor punto por su uso y costumbre, pero se debe tener cuidado con las lluvias con la subida del río, del lago y los colapsos de alcantarillado según el informe técnico. (¿Qué se debe hacer para evitar estos problemas de las lluvias?) Se debe brindar un mantenimiento permanente del complejo, sobre todo en época de lluvia y se necesita un sistema de drenaje mayor para atenuar el hundimiento del suelo (este posible hundimiento sería por la ubicación del mismo complejo, el peso del paso de los vehículos que transportan y los almacenes; debido a que se encuentra a orillas del Lago Titicaca y el río Desaguadero).

3. ¿Para la implantación del CEBAF, existe consenso?

El equipo de la UEP (Unidad Ejecutora del Proyecto) de cancillería recomienda la creación del CEBAF y el estudio técnico establece su ubicación por una cuestión de flujos y espacios en fronteras, ahora en la implementación se puede dar un clima laboral poco favorable, por la susceptibilidad del personal de Relaciones Exteriores.

4. ¿Por qué el interés de regular el control en fronteras (sentimiento de la población)?

Es para prepararnos para el incremento del movimiento comercial, por las aperturas comerciales y el TLC con China, en el caso de China es la llegada de sus productos y más aun con la inversión que ellos hacen en los puertos peruanos para un mayor arribo de sus productos.

➤ **Institución de Aduanas**

A) Ing. Abad Silva, Director de la Aduana Nacional de Bolivia sede Desaguadero:

1. ¿Considera qué la zona de Desaguadero sea el lugar adecuado para la implantación del CEBAF?

En el paso comercial de toda la frontera, es el punto donde mayor convergencia comercial hay entre ambos países, y el cruce informal de productos por los comerciantes (contrabando) pero hay grupos del comercio informal que no están de acuerdo en su construcción.

2. ¿Considera qué la infraestructura en la ciudad de Desaguadero exista y si estos son los mas adecuados para la implantación del CEBAF?

En el lado boliviano no se cuenta con terrenos del Estado en la parte del rio que divide Desaguadero para su construcción, si se hace una construcción a las dimensiones del complejo, esto se haría en la zona periférica, es por

ello, al no tener el espacio se considera la construcción en el lado peruano lateral a la franja del puente internacional.

3. ¿Cómo considera el movimiento comercial por Desaguadero?

El 70% de la carga de exportación de Bolivia, es soya y productos oleaginosos, esta carga es exportada a través de los puertos de Arequipa y Moquegua e Ilo¹, y la importación de Perú principalmente es jabón, plástico, papel, fosfatos y fibras sintéticas.

4. ¿Cuál es la situación actual del comercio entre Bolivia – Perú?

El principal movimiento comercial es la soya y sus derivados originados en Bolivia, en caso que Bolivia deje de exportar soya por los puertos peruanos, el movimiento de carga en la zona de Desaguadero disminuiría considerablemente.

B) Lic. Paul Miranda, Director de la Aduana Nacional del Perú sede Desaguadero

1. ¿Considera que la zona de Desaguadero sea el lugar adecuado para el CEBAF?

Los beneficios de la locación, esta en la presencia conjunta de las instituciones de control fronterizo así como el personal y la experiencia en los procesos de la supervisión y control del traslado comercial por la frontera, ahora en cuanto a los servicios para la residencia laboral no son los más adecuados pero si se presenta en un nivel básico.

2. ¿Considera que la infraestructura en la ciudad de Desaguadero exista y si estos son los mas adecuados para la implantación del CEBAF?

Si se tiene todos los servicios y existe el espacio para su construcción, pero existe una grieta en el puente nuevo de 20cm la cual ya ha sido reparada pero se tiene el temor a una nueva fractura o la misma grieta en el puente. Ahora en la parte de la sociedad de Desaguadero hay remanentes problemas con la población que no está dispuesta a un control en la zona,

¹ Puertos Comerciales en el sur del Perú son: Ilo y Matarani (Arequipa).

por los diversos motivos ilícitos que tiene la zona, lo cual se manifestó en la quema de la sede Aduanas Bolivia en el año 2008 y la quema de la sede Aduanas Perú del año 2011.

3. ¿Cómo considera el movimiento comercial por Desaguadero?

El almacén de TASSA recibe camiones de carga de 45 y 60 toneladas, y ofrece el servicio de pesaje y almacenamiento de los carros de carga que pasan por fronteras y la demora de gestión para el cruce de vehículos con carga tiene un almacenamiento promedio de 4 días.

4. ¿Cuál es la situación actual del comercio entre Bolivia – Perú?

La falta de trabajo que hay genera contrabando en la zona, ya que emplea personas de un nivel de pobreza, mediante un contrabando menudo llamado contrabando hormiga que se les paga por el transporte de lado a lado y otro contrabando a mayor escala conocido como la culebra que se da en la zona alta de Tilali.

➤ **Institución de Migraciones**

Se considero la entrevista por el gran tiempo que tiene de trabajo en el lugar y en su puesto en la ciudad de Desaguadero.

Lic. Sandro Vargas, Director de Migraciones del Perú sede Desaguadero:

1. ¿Cómo ve el ambiente social en la ciudad de Desaguadero en relación a una implantación del CEBAF?

En la seguridad de la localidad, no hay mayores problemas con la delincuencia el problema mayor se encuentra con la inestabilidad social (conflictos sociales) en contra de las instituciones públicas que las rechazan, porque al tener una buena cantidad de población de los dos países, establecen un fuerte fluido de comercio entre ellos pero predomina lo ilícito, algo que ellos evaden por el echo de tener que pagar impuestos y el otro problema a futuro es el movimiento de narcóticos que les genera

más ganancias y es por ello que no desean la presencia de las instituciones publicas.

2. ¿Cómo observa el ambiente laboral de las instituciones y sus contrapartes en la ciudad de Desaguadero?

Puede haber inconvenientes por un recelo profesional con sus contrapares, creando un ambiente tenso entre las inter –instituciones.

2. Entrevistas a los Figurantes de Frontera:

Las entrevistas realizadas fueron a las distintas unidades de acción del punto de frontera con preguntas abiertas (para los funcionarios se mantiene la confidencialidad por tener opiniones directas a su trabajo) donde se da la orientación de las respuestas pero, por la diversidad de las unidades de estudio se dio una libertad textual a sus respuestas.

➤ Unidades de Figurantes de Frontera:

- Funcionarios de diversas inter-instituciones de control fronterizo.
- Comerciantes exportadores e importadores.
- Población de la localidad de Desaguadero.

❖ Preguntas Abiertas:

1. ¿Cómo ve el comercio entre Bolivia - Perú por Desaguadero?
2. ¿Cómo considera la situación de su centro de trabajo?
3. ¿Qué opinión tiene del CEBAF?

❖ Conclusiones de las Preguntas Abiertas:

1. El nodo comercial de Desaguadero, es de mucha importancia en la comercialización del país con un promedio por día de 50 camiones tráileres de soya de salida, este fenómeno se puede tener con políticas adecuadas para la exportación de otros productos como el maíz, plátanos, galletas, granos andinos, muebles y demás. La población y los comerciantes justifican sus acciones del traslado informal por el problema de la falta de empleo en su localidad.

2. La gran mayoría de funcionarios (casi todos) no son lugareños, teniendo un malestar por la mala infraestructura de los ambientes laborales y el hábitat donde residen. Consideran que el movimiento comercial en la zona es ilegal y si se incauta mercancía, se hará con resistencia de los comerciantes y los pobladores aceptando el arreglo informal por la mercancía incautada (sólo por presión social), hechos que anidan el comercio ilegal en la zona.
3. El desconocimiento en la mayoría de funcionarios en frontera de un complejo binacional, hace una mala apreciación del CEBAF limitando la comprensión de sus beneficios y funciones por un Control de Gestión Integrada con sus contrapartes institucionales.

Anexo N° 07: Plan de Trabajo**EJECUCIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL PROYECTO****Ejecución y Administración.**

El Ministerio de Relaciones Exteriores - Perú, será el responsable general del proyecto y de su ejecución, contará con una Unidad Ejecutora del Proyecto, la cual será la responsable de:

- La coordinación general del proyecto y la ejecución de los componentes.
- La ejecución de los estudios de pre-inversión y las obras físicas del proyecto.

Asimismo, se contará con el apoyo de los grupos interinstitucionales de fronteras, integrados por los organismos que ejercen el control migratorio y de las operaciones de comercio exterior en los centros fronterizos.

La Unidad Ejecutora del Proyecto desarrollará:

- La ejecución del proyecto,
- La contratación de los servicios de consultoría y adquisiciones de equipos,
- La coordinación de las adquisiciones y desembolsos de los recursos del proyecto,
- Monitoreo y avance global del mismo.

Organización de la Unidad Ejecutora.

La Unidad Ejecutora estará integrada por:

- Un especialista en operación de pasos de frontera,
- Un especialista en aspectos sociales,
- Un especialista en adquisiciones y desembolsos,
- Un especialista en administración de contratos,
- Un especialista en planificación y monitoreo.

Estructuración del Complejo.

Edificación de instalaciones institucionales:

- Oficinas administrativas,
- Cercado del complejo,
- Playas de estacionamiento y trasbordo de mercancía,
- Depósitos y almacenes de mercancía (en general, de origen agropecuario y cargas peligrosas),
- Almacenes para especies decomisadas,
- Laboratorios de control sanitario,
- Guardería,
- Garitas, entre otras.

Edificación instalaciones complementarias:

- Comedores,
- Auditorio,
- Sala de recreación,
- Sanitarios,
- Cafetín.

Implementación y equipamiento de la instalación:

- Escáneres para equipajes y mercancías,
- Equipo de laboratorio,
- Balanzas,
- Redes de telecomunicaciones internas,
- Equipamiento de seguridad,
- Infraestructura y equipos requeridos para la provisión de servicios básicos.

Anexo N° 08: Presupuesto del Proyecto.**PRESUPUESTO PARA ELABORAR EL PROYECTO DE GRADO**

En lo referente a los gastos financieros de la investigación, el grado de exactitud no es exacta, este valor solo será una estimación de lo invertido para concretar el proyecto de investigación.

PRESUPUESTO DEL PROYECTO			
en Bolivianos Bs.			
DESCRIPCIÓN	CANTIDAD	PRECIO	PRECIO TOTAL
Gastos Pre-Operativos			
Cámara	1	1400	1400,00
Materiales	-	450	450,00
Pasajes			
La Paz – Desaguadero (in sito)	10x2	30	600,00
La Paz – Puno (sede)	4x2	80	640,00
La Paz – Tilali (frontera)	1x2	120	240,00
La Paz – Lima (recopilación inf.)	1x2	600	1200,00
Tramites de viaje	32	-	100,00
Tramites varios	-	-	100,00
Gastos Operativos			
Impresiones y fotocopiados	-	400	400,00
Viáticos	-	6000	6.000,00
Otros	-	200	200,00
Gastos documentarios			
Internet	-	200	200,00
Materiales de Escritorio	-	40	40,00
Impresiones	-	180	180,00
Otros	-	100	100,00
TOTAL		Bs.	11.450,00

➤ Aduanas Bolivia.

 <p>Aduana Nacional de Bolivia eficiencia • transparencia</p>	PROCEDIMIENTO DEL RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN PARA EL CONSUMO	GNN-M01 Versión 2
--	---	------------------------------

PAGINA DE INFORMACION ADICIONAL DE LA DECLARACION			
N° y Fecha de Registro	N° y Fecha de Validación	Patrón	Items
Referencia 2005/	Declarante	IM 4	1

NOZA DE VALOR			
	Valor divisa	Div Tasa	Boliviano (Bs.)
Valor FOB Total :		USD 8.05000	
Fletes (I y II) :			
Seguro :			
Otros gastos :			
Otras erogaciones :			
Deducciones :			
Base total bruto :		Total costos: Valor CIF :	
----- Item: 001 -----			
Valor FOB Item :		USD 8.05000	
Fletes (I y II) :			
Seguro :			
Otros gastos :			
Otras erogaciones :			
Deducciones :			
Tasa de ajuste :		.00 Valor CIF :	Bs.
En correcto? :	SI	100 estadístico :	Bs.
Tasa valor mercado :		por	
Base valor mercado :		Monto V.M. :	
Unidad suplement. 1:			
Unidad suplement. 2:			

Elaborado por: GNN/DNP-edil	Página 43 de 64	Fecha: 14/12/2005
-----------------------------	-----------------	-------------------

➤ Aduanas Bolivia.

NOTA DE VALOR				
	Valor divisa	Div	Tasa	Boliviano (Bs.)
Valor FOB Total :		USD	7.04000	
Fletes (I y II) :				
Seguro :				
Otros gastos :				
Otras erogaciones :				
Deducciones :				
Peso total bruto :				
		Total costos:		
		Valor CIF :		
-- Item: 001 --				
Valor FOB Item :		USD	7.04000	
Fletes (I y II) :				
Seguro :				
Otros gastos :				
Otras erogaciones :				
Deducciones :				
		Total costos:		Bs.
Tasa de ajuste :	1.00	Valor CIF :		Bs.
		Valor estadístico :		Bs.
Es correcto? :	Si			
Tasa valor mercado		por		
Base valor mercado		Monto V.M. :		
Unidad suplement. 1:				
Unidad suplement. 2:				

Registro de Comercialización Aduanas

➤ Aduanas Perú, (Exportación Definitiva).

Aduana	Código	DECLARACION UNICA DE ADUANAS (A)				2 REGISTRO DE ADUANA
DE SA GUADERO	262					
Nº Orden	Destinación	Modalidad	Tipo Despacho	Nº DUA Prov.	Nº Declaración: 000001	
000001	41	0	NORMAL	2012-000001	Fecha Numeración: 02/01/2012	
1 IDENTIFICACION	1.1 Importador/Exportador					
	PRODUCTOS DE ACERO CASSADO SA PRODAC SA					
1.2 Código y Documento de Identificación		1.3 Dirección de Importador/Exportador			1.4 Cod. Ubi Geo.	
4- 20254053822		AV. NESTOR GAMBETA 6429 , CALLAO, CALLAO, CALLAO				
3 TRANSPORTE	3.1 Empresa Transporte Código		3.2 N° Manifiesto	3.3 Via Transporte C? digo		
	-0108		2012- 109	7- CARRETERA/TERRESTRE		
3.4 Fecha Termino Desc/ Embar	3.5 Empresa Transporte (T/R) Código		3.6 Unidad Transporte (T/R)	3.7 Aduana D/S C? digo		
-/-/-	-					
4 ALMACEN	4.1 Deposito Temporal Código		4.2 Deposito A. Autorizado Código		4.3 Plazo Solicitado	
	TASSA - 3435		-		0	
5 TRANSACCION	5.1 Entidad Financiera Código			5.2 Modalidad Código		
	-			PAGO DIFERIDO - 2		
6 VALOR ADUANA	6.1 Valor Clausula de Venta	6.2 Comisión Exterior (Referencial)	6.3 Otros Gastos Deducibles	6.4 Total Ajustes	6.5 Valor Neto de Entrega (FOB)	
	38803.01	0	1400	0	37403.01	
OTROS DATOS DILIGENCIA	Total Peso Neto	Total Peso Bruto	Total Bultos	Total U.Féicas	Total U.Comercial.	
	30017.7	30900.0	1539.0	30017.7	1539.0	

- Registro de Exportación e Importación Definitiva (A), en el caso de mercancía Fito-zoosanitaria (requiere registro de almacenamiento para su verificación).
- Registro Simplificado de Comercialización Aduanas (B), mercadería inorgánica de comercialización.

➤ Aduanas Perú, (Importación Definitiva).

Aduana		DECLARACION UNICA DE ADUANAS (A)			2 REGISTRO DE ADUANA	
DE SAGUADERO		262				
N° Orden		Destinación	Modalidad	Tipo Despacho	N° DUA Prov.	
120001		10	1	NORMAL		
1 IDENTIFICACION		1.1 Importador/Exportador			N° Declaración: 000001	
		ROMERO TRADING S A			Fecha Numeración: 02/01/2012	
1.2 Código y Documento de Identificación		1.3 Dirección de Importador/Exportador			1.4 Cod. Ubi. Geo.	
4- 20111378909		AV. NICOLAS ARRIOLA 740 ,LA VICTORIA LIMA				
3 TRANSPORTE		3.1 Empresa Transporte Código		3.2 N° Manifiesto	3.3 Vía Transporte Código	
		-180		2011 - 7109	7- CARRETERA/TERRESTRE	
3.4 Fecha Termino Desc/ Embar		3.5 Empresa Transporte (T/R) C? digo		3.6 Unidad Transporte (T/R)		3.7 Aduana D/S C? digo
30/12/2011		-				
4 ALMACEN		4.1 Deposito Temporal Código		4.2 Deposito A. Autorizado Código		4.3 Plazo Solicitado
		TASSA - 3435		TASSA		0
5 TRANSACCION		5.1 Entidad Financiera Código			5.2 Modalidad Código	
		- 000			OTRAS FORMAS DE PAGO - 7	
6 VALOR ADUANA		6.1 FCB/Valor Clausula venta	6.2 Flete/Comisión Exterior	6.3 Seguro/Ctros Gastos Deducibles	6.4 Total Ajustes	6.5 Valor Aduana/ Valor Neto Entrega
		30472	728	40.04	0	31240.04
OTROS DATOS DILIGENCIA		Total Peso Neto	Total Peso Bruto	Total Bultos	Total U.Físicas	Total U.Comercial.
		103900.0	103900.0	103900.0	103900.0	104.0

➤ Certificado Sanitario SENASAG Bolivia

RESERVADO PARA USO OFICIAL	
AUTORIZACIÓN PARA INSPECCIÓN Y/O MUESTREO	
Nombre del Inspector designado:	
Fecha tentativa para:	Inspección <input type="checkbox"/> Muestreo <input type="checkbox"/>
 Firma y sello del Responsable de Procesamiento	
DICTAMEN DEL TRÁMITE	
Aprobado <input type="checkbox"/>	Fecha:
Rechazado <input type="checkbox"/>	Fecha:
Motivo del Rechazo (especificar):	
OBSERVACIONES	
CONSTANCIA DE RECEPCION	
Nombre del Responsable de Inicio de Trámite:	Firma y sello del Responsable de Inicio de Trámite
<i>Toda la documentación presentada será tratada de forma confidencial</i>	

Certificados de Sanidad

➤ Certificado Fitosanitario SENASA Perú.

		PERMISO FITOSANITARIO DE IMPORTACION (D.S. N° 032-2003-AG)	
Expediente N° 1106 - 01945		N° 110601945 - 2011 -AG-SENASA- LIMA-CALLAO	
Lugar y Fecha de Emisión Lima, 27/04/2011		Término de Vigencia 25/07/2011	
1. Importador : AROMEL S.A.C AV. GRAN CHIMU # 352 ZARATE ,SAN JUAN DE LURIGANCHO			
2. Planta / Producto Vegetal / Artículo reglamentado		3. Peso , Cantidad y Tipo de Envase	
12.09.91.30.00	ZANAHORIA, semilla	Daucus carota	3000.00 KG 3 BOLSAS
12.09.91.30.00	BETARRAGA, semilla	Beta vulgaris	2000.00 KG 2 BOLSAS
4. Origen y Lugar de Producción CANADA		5. Procedencia : CANADA	
6. Uso / Destino : SIEMBRA		7. Puesto de Control Cuarentenario OFICINA PUESTO DE CONTROL AEREO - CALLAO	
8. Requisitos Fitosanitarios :			
A. Vendrá amparado por un Certificado Fitosanitario Oficial del país de origen. B. Los productos estarán contenidos en envases nuevos y de primer uso (excepto para los productos a granel). C. Inspección Fitosanitaria en el punto de ingreso al país. D. El Inspector de Cuarentena Vegetal, tomará una muestra de las semillas para su remisión a la Unidad del Centro de Diagnostico de Sanidad Vegetal del SENASA. En caso que los envíos vengan en latas y/o sachets, la toma de muestra se sujetará a la norma establecida. El envío quedará retenido hasta la obtención de los resultados del análisis. El costo del diagnóstico será asumido por el importador.			
		 DIRECTOR GENERAL SERVICIO NACIONAL DE SANIDAD AGRARIA DIRECCION SENASA - LIMA	
<ul style="list-style-type: none"> - Válido por 90 días calendario a partir de la fecha de su emisión y para un sólo Embarque. - Este documento no autoriza el internamiento al país de la planta, producto vegetal y/o artículo reglamentado con las características arriba señaladas. - Cualquier enmendadura o añadidura invalida este documento. - El SENASA podrá anular la validez del Permiso Fitosanitario de importación de detenerse plagas cuarentenadas en el país Exportador, en los embarques efectuados o cuando se establezcan nuevos requisitos fitosanitarios. - Todo envío que está contenido en embalajes de madera, deberán cumplir con las disposiciones establecidas en la R.D. N° 105-2005-AG-SENASA-DGSAV (http://www.senasa.gob.pe/embarques/) - Ante la presencia de cualquier plaga determinada como cuarentenaria por el SENASA, los envíos se sujetaran a las disposiciones establecidas por la institución. 			

➤ Certificado de Sanidad (Fármaco) DIGEMID Perú.

SISTEMA INTEGRADO (SI-DIGEMID) REGISTRO DE PRODUCTOS FARMACEUTICOS (EX-PERUDIS) DIRECCION DE AUTORIZACIONES SANITARIAS	
FECHA VENC.	R.S.:
DOCETAXEL 20 mg/0.5 ml	SOLUCIÓN PARA INYECCIÓN
MEDICAMENTO GENERICO	
FABRICANTE	
PROCEDENCIA	PARAGUAY INDA ARGENTINA PERU
CLASIFICACION FARMACOLOGICA (ATC)	L01CD02 Docetaxel
CONDICION DE VENTA	CON RECETA MEDICA
COMPOSICION	
POR VIAL DOCETAXEL 20 mg	
VIAS DE ADMINISTRACION	
INTRAVENOSA	
LIBERACION	
PRESENTACION	
Caja de cartón con 1, 3, 5, 10, 50, 100, 500 y 1000 frascos ampolla de vidrio tipo I incoloro x 0.5 ml + 1, 3, 5, 10, 50, 100, 500 y 1000 frascos ampolla de vidrio tipo I incoloro con solvente x 1.5 ml.	
FÓRMULARIO PARA EVALUAR UNA SOLICITUD <input type="checkbox"/> Nombre Razón Social: _____ Intermedo: _____ <input type="checkbox"/> DDC: _____ <input type="checkbox"/> Domicilio: _____ Teléfono: _____ <input type="checkbox"/> Suplencia: _____ Comentarios: _____ <input type="button" value="Enviar"/>	
Los datos registrados son de (*) sin obligación (*) Anonimidad, que sea enviada. La experiencia no podrá ser modificada	

Anexo N° 11: Certificados Comerciales.**CERTIFICADOS COMERCIALES**

➤ Certificado de Origen – Modelo Básico.

CERTIFICADO DE ORIGEN		
1.- País Exportador:		2.- País Importador:
3.- N/o (1).	4.- NABANDINA	5.- Denominación de las mercancías:
6.- DECLARACION DE ORIGEN		
Declaramos que las mercancías indicadas en el presente formulario correspondientes a la factura comercial No. _____ Cumplen con lo establecido en las normas de origen del Acuerdo (2) _____ de conformidad con el siguiente desglose.		
3.- N/o (1)	7.- NORMAS (3)	
8.- Fecha:		9.- Razón social del exportador o productor:
Día	Mes	Año
		10.-Firma y sello del exportador o productor
11.-Observaciones: _____ _____		
12. CERTIFICADO DE ORIGEN		
Certifico la veracidad de la presente declaración, que sello y firmo en la ciudad de: _____ a los _____		
_____ Nombre, firma y sello Entidad Certificadora		
<p>Notas: (1) Esta columna indica el orden en que se individualizan las mercaderías comprendidas en el presente Certificado. En caso de ser insuficiente,</p> <p>(2) Especificar si se trata de un Acuerdo de Alcance Regional o de Alcance Parcial, indicando el número de esté.</p> <p>(3) En esta columna se identificará la norma de origen con que cumple cada mercadería individualizada por su número de orden.</p> <p>El formulario no podrá presentar raspaduras, tachaduras o enmiendas.</p>		

➤ Certificado de Origen - Perú.



CERTIFICADO DE ORIGEN
Asociación Latinoamericana de Integración
Associacao latino-Americana de Integracao

Certificado
Nº 037451

País Exportador: PERU		País Importador: BOLIVIA
Nº de Orden(1)	NALADISA	Denominación de las Mercaderías
1	330610 00 00	Dentifera cos. de 140 gr.

DECLARACION DE ORIGEN
(Declaración Jurada)

DECLARAMOS que las mercaderías indicadas en el presente formulario, correspondientes a la Factura comercial Nº001-0996292..... cumplen con lo establecido en las normas de origen del Acuerdo (2)Comunidad Andino-CAN de conformidad con el siguiente desglose:

Nº de Orden	Normas (3)
1	Decision 416, Cap II, Art 2, Lit. E, Inc II

Fecha Lima, 09/07/2004

Razón Social, sello y firma del exportador o productor:  COLGATE-PALMOLIVE PERU S.A.

Observaciones _____

DECLARACION DE ORIGEN LIMA, 09 JUL. 2004

Certifico la veracidad de la presente declaración, que he hecho en la ciudad de _____ a los _____ de _____ de _____



Ing. ROGER FLEMING ABAD
Sección de Verificaciones de Origen

Nombre, sello y firma Entidad Certificadora

- Nota: (1) Esta columna indica el orden en que se individualizan las mercaderías comprendidas en el presente certificado. En caso de ser insuficiente, se continuará la individualización de las mercaderías en ejemplares suplementarios de este certificado, numerados correlativamente.
- (2) Especificar si se trata de un Acuerdo de alcance regional o de alcance parcial, indicando

➤ Certificado de Origen - China.

1. Exporter SHEN ZHEN TOYANGJIA IMPORT AND EXPORT CO., LTD 070, BANLEY TOYS LTD. 8/F, H.K. SPININGS IND. BLDG., #18, CHIBING SHA WAN RD, BOWLOON, HONG KONG TEL:(86)2370 7111 FAX:(86)23743 2343		Certificate No. CCPIT 065716479 0704502A156620004 CERTIFICATE OF ORIGIN OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA China Council for the Promotion of International Trade P.O. Box 100				
2. Consignee KRI MART ARGENTINA S.R.L. BOULVIA 5801 (C10419DVM) CAPITAL FEDERAL BARBOS ALLEN, ARGENTINA TEL:54-11-45706786 FAX:54-11-45721208		5. For certifying authority use only (Blank space for authority use)				
3. Means of transport and route FROM SHANGHAI TO ARGENTINA VIA HONG KONG BY SEA SHANGHAI, HONG KONG, ARGENTINA ONE BOLSON		4. Country / region of destination ARGENTINA				
6. Marks and numbers (Blank space)		7. Number and kind of packages; description of goods P. O. NO. 0200160850 P/E. NO. 052WAG07010R VENDOR STOCK NO. 01090 DESC.: AQUA BLAST ROP SCUBA BRAND NAME: TOY QUEST VENDOR STOCK NO. 01428 DESC.: AQUA SPLASH WALK POOL BRAND NAME: TOY QUEST VENDOR STOCK NO. 01966 DESC.: AQUA SPLASH WALK BRAND NAME: TOY QUEST VENDOR STOCK NO. 01967 DESC.: AQUA BLAST DUAL RAILING SKI-BO BRAND NAME: TOY QUEST TOTAL: TWO HUNDRED AND FIFTY FIVE (245) CARTONS ONLY		8. H.S. Code 95.03	9. Quantity 240PCS 500PCS 400PCS 140PCS	10. Number and date of invoices 0102584 JUN. 18, 2007
11. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statements are correct, that all the goods were produced in China and that they comply with the Rules of Origin of the People's Republic of China. (Stamp: CHINA COUNCIL FOR THE PROMOTION OF INTERNATIONAL TRADE) Place and date, signature and stamp of authorized signatory		12. Certification It is hereby certified that the declaration by the exporter is correct. (Stamp: CHINA COUNCIL FOR THE PROMOTION OF INTERNATIONAL TRADE) Place and date, signature and stamp of certifying authority				

➤ Certificado de Destino - Holanda.

Shipper
 TOOTAL FABRICS (HOLLAND) BV
 P.O. BOX 335
 7500 AH ENSCHEDE
 THE NETHERLANDS

Cargo
 Team

CargoTeam International BV.
 P.O. Box 1030
 6920 BA Duiven
 The Netherlands
 ☎ +31 26 3628860
 Fax +31 26 3628861
 E-mail info@cargoteam.nl

Shipper's ref:
 Consignee
 MANHATTAN SHIRT BOLIVIA S.A.
 CALLE ESTADOS UNIDOS 1458
 LA PAZ BOLIVIA

COMBINED TRANSPORT
 BILL OF LADING NO: 20021593

Notifv party

Pre-Carriage by | Place of receipt

Ocean Vessel MAYVIEW MAERSK	Port of loading ROTTERDAM	Freight payable at ARICA	No. Of original Bs / L 3/3
--------------------------------	------------------------------	-----------------------------	-------------------------------

Port of discharge ARICA	Place of delivery
----------------------------	-------------------

Marks and numbers ADDRESS	Number and kind of packages 1X 20FT CONTAINER S.T.C. 323 ROLLS OF FABRIC	Description of goods	Gross weight KG 5078	Measurement CBM
------------------------------	--	----------------------	-------------------------	-----------------

MERCANCIA EN TRANSITO CON DESTINO FINAL BOLIVIA
 FREIGHT COLLECT

For Delivery please contact: CMK CARGO / INTERWORLD FREIGHT BOLIVIA, ATTN. MR. J. C. CARLOS QUISPE, PH. (591) 2-2200362

Loaded in container no.
 TRIU 1806483 SEAL 062843

For particulars of delivery apply to:

Disbursement

Coll fea

SHIPPED ON BOARD in apparent good order and condition, unless otherwise noted herein, to the terms and conditions as printed on the reverse. Packages sold to be marked and numbered as in the margin. Supplier's weight, quantity, quality, gauge, contents, size, measurements and value.

One original Bill of Lading must be surrendered duly endorsed in exchange for the goods or delivery order. In witness whereof the Number of original Bills of Lading stated above all of the same tenor and have been issued, one of which being accomplished, the others to stand void.

Manhattan Shirt Bolivia S.A.
Manhattan Shirt Bolivia S.A.
 RUC: 56677

Place and date of issue:
 Duiven 08-DEC-2002

As Carrier:
 CargoTeam International BV.

Euthammer

W 079/02 Rev. 03 / 97

ORIGINAL

➤ Lista de Empaque.

PACKING LIST					
SELLER/SHIPPER (Name, Full Address, Country)		Invoice Date and Number	Customer Order Number		
		Other References			
		Tax Identification Number (EIN)			
CONSIGNEE (Name, Full Address, Country)		Buyer (if Other than Consignee)			
Port of Lading		Terms and Conditions of Delivery and Payment (incoterms)			
Final Destination	Exporting Carrier	FOB WRKS (Location)			
Country of Origin		Currency of Sale US Funds			
Marks and Numbers	Total Number of Packages	Total Gross Weight (kg)	Cubic Meters		
Complete Commodity Description and Country of Manufacture		Quantity	Unit of Measure	Weight	
				Lbs.	Kilos
TOTAL					

➤ Póliza de seguro Internacional.



C-2493

La Paz Calle Colón No. 288 Central Piloto: (591-2) 2203131 Fax: (591-2) 2203964 - 2204087
e-mail: laiboliviaca@ciacruz.com.bo Casilla No. 678
Autorizada por Resolución Suprema 18805 del 29 de Abril de 1946
Resolución Administrativa No. 141/99 del 7 de julio de 1999

**TRANSPORTE MERCANCIAS FLOJANTE
DECLARACIÓN A LA PÓLIZA NRO. A0121698
NRO. A0332633**

ASEGURADO: MINOIL LTDA
DIRECCIÓN: CALLE HERMANOS MANCHEGO NO. 2571 FONO: 243327
LA PAZ
MONEDA: US\$ DOLLAR

MATERIA DEL SEGURO Y CARACTERÍSTICAS DEL TRANSPORTE

LUGAR DE ORIGEN : MADRID- ESPAÑA
LUGAR DE DESTINO : LA PAZ, SANTA CRUZ, COCHABAMBA - BOLIVIA
FECHA DE DESPACHO : 02.02.04
LIMITE MÁXIMO POR EMBARQUE : 300.000,00
001 BIENES INHERENTES A LAS ACTIVIDADES DEL
ASEGURADO, INCLUYENDO PERO NO LIMITANDO
A PRODUCTOS DE CONSUMO MASIVO Y/O MATE-
RIAL, KODAK, OTROS BIENES MANEJADOS POR
EL ASEGURADO EN EL CURSO DE SUS NEGO-
CIOS O POR LOS CUALES FUESE RESPONSABLE.

MATERIA DEL SEGURO PARA LA
PRESENTE APLICACION :

1930 GRASAS Y ACEITES Y SUS FRACCIONES DE PESCADO

TOTAL VALOR ASEGURADO : \$US. 63.807,15
PROVEEDOR : SOS CUETARA
TRANSPORTADORA : MASTERLINE LOGISTICS
MEDIO DE TRANSPORTE : MARIÑIMO - TERRESTRE

NO. APLIC. DEL ASEGURADO : 99

COBERTURAS VALORES ASEGURADOS FRANQUICIA
- Cláusula "A" - Todo Riesgo 63.807,15

La Franquicia establecida en esta póliza, se aplicara sobre el Valor Asegurado.

Anexo N° 12: Certificados Migratorios.

CERTIFICADOS MIGRATORIOS

➤ Certificado Migratorio de Bolivia.



C. A. N.



MINISTERIO DE GOBIERNO
DIRECCION GENERAL DE MIGRACION
Bienvenidos al Estado Plurinacional de Bolivia

MERCOSUR

DGM 04/09 REGISTRO DE LLEGADA Y SALIDA DE NACIONALES Y EXTRANJEROS CON PERMANENCIA O RESIDENCIA
Arrival and departure record for Bolivian citizens, foreign residents and foreigners with permanency

INSTRUCCIONES / INSTRUCTIONS

- ESTA TARJETA DEBE SER LLENADA POR CIUDADANOS BOLIVIANOS EXTRANJEROS CON PERMANENCIA O RESIDENCIA.
All Bolivian citizens foreign residents and foreigners with permanencies, must fill this form.
- ESCRIBA EN CASTELLANO CON BOLIGRAFO Y EN LETRA MAYUSCULA, NO ESCRIBA AL REVERSO DE ESTA TARJETA.
Print in Spanish, with ball pen and in ALL CAPITAL LETTERS. Do not write on the back of this form.
- ESTA TARJETA DEBE SER LLENADA POR COMPLETO, DESDE EL CAMPO 1 AL 25.
This form must be filled completely form 1 to 25.
- ESTA TARJETA, DIVIDIDA EN DOS DEBE SER ENTREGADA AL INSPECTOR DE MIGRACION DE BOLIVIA EN EL PUERTO DE INGRESO O SALIDA DE ACUERDO AL CASO.
This form divided into two parts, must be presented to the Bolivian Immigration Inspector at the port of entry or departure, depending on the case.

REGISTRO/Record

01. APELLIDO(S) / Last Name

02. NOMBRE(S) / First (Given) Name

03. FECHA DE NACIMIENTO (D/M/A) / Date of Birth (D/M/Y)

04. SEXO / Sex  

05. NACIONALIDAD / Nationality

06. PAIS DONDE VIVE / Country of Residence

07. OCUPACION / Occupation

Profesional / Professional Comerciante o Empresario / Businessman Estudiante / Student

Técnico / Technician Militar o Policía / Military or Police Jubilado / Retired

Empleado no profesional / Non professional employee Otro / Other _____

08. DOCUMENTO DE VIAJE / Travel Document

Pasaporte / Passport Cédula de Identidad / ID Pasaporte Oficial / Official Passport

Pasaporte Diplomático / Diplomatic Passport Otro / Other _____

09. NUMERO DE DOCUMENTO / Document Number

10. PAIS DE DESTINO / Country of destination (on departure)

11. MEDIO DE TRANSPORTE / Means of transportation

12. EMPRESA DE TRANSPORTE Y NUMERO / Transportation company and number

13. TIPO DE ALOJAMIENTO (HOTEL, CASA FAMILIAR DIRECCION) / Type of residence (Hotel, Family Home Address)

14. OBJETO DE VIAJE / Purpose of trip

Turismo / Tourism Trabajo / Work Negocio / Business

Retorno / Return Otro / Other _____

15. DIAS DE PERMANENCIA / Days of permanency

____ / ____ / ____

FECHA / Date

FIRMA / Signature

N° DE REGISTRO **DGM** USO PERSONAL / Personal Use **N° 181754** P/S-11

DGM 04/09 USO PERSONAL / Personal Use

16. APELLIDO(S) / Last Name

17. NOMBRE(S) / First (Given) Name

18. FECHA DE NACIMIENTO / Date of birth (D/M/Y)

19. NACIONALIDAD / Nationality

20. DOCUMENTO DE VIAJE / Travel Document

Pasaporte / Passport Pasaporte Oficial / Official Passport Otro / Other _____

Cédula de Identidad / ID Pasaporte Diplomático / Diplomatic Passport

21. NUMERO DEL DOCUMENTO / Document Number

22. PAIS DONDE VIVE / Country of Residence

23. MOTIVO DE VIAJE / Purpose of trip

Turismo / Tourism Negocio / Business

Trabajo / Work Visita amigos / familia / Family / Friends visit

Retorno / Return Otro / Other _____

24. MEDIO DE TRANSPORTE / Means of transportation

25. EMPRESA DE TRANSPORTE Y NUMERO / Transportation company and number

SELLO DE INGRESO
Entry Stamp

SELLO DE SALIDA
Departure Stamp

➤ Certificado Migratorio de Perú.

MINISTERIO DEL INTERIOR DIRECCIÓN GENERAL DE MIGRACIONES Y NATURALIZACIÓN TARJETA ANDINA DE MIGRACIÓN ANDEAN MIGRATION CARD PE-14101540	
(USE LETRA IMPRENTA - PLEASE PRINT)	
1 APELLIDO(S) SURNAME	
2 NOMBRE(S) NAME	
3 PAIS DE NACIMIENTO COUNTRY OF BIRTH	
4 NACIONALIDAD NATIONALITY	
5 PAIS DE RESIDENCIA COUNTRY OF RESIDENCE	
6 PAIS DE RESIDENCIA NO ESCALA TECNICA POINT OF EMBARCATION, NO STOPOVER PAIS DE DESTINO (SOLO PARA PERUANOS Y RESIDENTES)	
7 TIPO DE DOCUMENTO DE VIAJE TYPE OF DOCUMENT OF TRAVEL	PASAPORTE <input type="checkbox"/> CREDENCIAL DE IDENTIFICACION <input type="checkbox"/> SALVOCONDUCTO <input type="checkbox"/> OTROS <input type="checkbox"/>
8 NUMERO DE DOCUMENTO NUMBER OF DOCUMENT	
9 FECHA DE NACIMIENTO - DATE OF BIRTH DIA - DAY MES - MONTH AÑO - YEAR	10 SEXO - SEX MASCULINO - MALE <input type="checkbox"/> FEMENINO - FEMALE <input type="checkbox"/>
11 OCUPACION O PROFESION OCCUPATION OR PROFESSION	11 ESTADO CIVIL - MARITAL STATUS SOLTERO - SINGLE <input type="checkbox"/> CASADO - MARRIED <input type="checkbox"/> OTROS - OTHER <input type="checkbox"/>
12 TIPO DE ALQUILAMIENTO - TYPE OF LODGING PARTICULAR <input type="checkbox"/> HOTEL <input type="checkbox"/> HOSTAL <input type="checkbox"/> PUESTO <input type="checkbox"/> GASTROTEUR <input type="checkbox"/>	DIRECCION
14 MEDIO DE TRANSPORTE MEANS OF TRANSPORT	AEREO - AIR <input type="checkbox"/> TERRESTRE - LAND <input type="checkbox"/> MARITIMO - MARITIME <input type="checkbox"/> FLUVIAL - RIVER <input type="checkbox"/>
15 COMPANIA DE TRANSPORTE UTILIZADO NAME OF CARRIER	
16 MOTIVO PRINCIPAL DEL VIAJE - MAIN PURPOSE OF TRAVEL VACACIONES <input type="checkbox"/> VISITAS <input type="checkbox"/> NEGOCIOS <input type="checkbox"/> SALUD <input type="checkbox"/> TRABAJO <input type="checkbox"/> OTROS <input type="checkbox"/>	
(SOLO PARA USO OFICIAL - FOR OFFICIAL USE ONLY)	
<input type="checkbox"/> PERUANO <input type="checkbox"/> OFICIALIZADO <input type="checkbox"/> TRIPULANTE	SELLO DE ENTRADA O SALIDA
<input type="checkbox"/> TEMPORAL <input type="checkbox"/> RESIDENTE	
MINISTERIO DEL INTERIOR DIRECCIÓN GENERAL DE MIGRACIONES Y NATURALIZACIÓN TARJETA ANDINA DE MIGRACIÓN ANDEAN MIGRATION CARD PE-14101540	
(USE LETRA IMPRENTA - PLEASE PRINT)	
1 APELLIDO(S) SURNAME	
2 NOMBRE(S) NAME	
3 FECHA DE NACIMIENTO DATE OF BIRTH	DIA - DAY MES - MONTH AÑO - YEAR
4 NACIONALIDAD NATIONALITY	
5 TIPO DE DOCUMENTO DE VIAJE TYPE OF DOCUMENT OF TRAVEL	PASAPORTE <input type="checkbox"/> CREDENCIAL DE IDENTIFICACION <input type="checkbox"/> SALVOCONDUCTO <input type="checkbox"/> OTROS <input type="checkbox"/>
6 NUMERO DE DOCUMENTO NUMBER OF DOCUMENT	
7 MONTO GASTADO DURANTE SU ESTADIA AMOUNT EXPENDED DURING YOUR STAY	US \$
(SOLO PARA USO OFICIAL - FOR OFFICIAL USE ONLY)	
SELLO DE ENTRADA	SELLO DE SALIDA



CRONOGRAMA

